



Etude du transport international de marchandises

Danièle Patier, Eric Tabourin

► To cite this version:

Danièle Patier, Eric Tabourin. Etude du transport international de marchandises. 1984. halshs-00602012

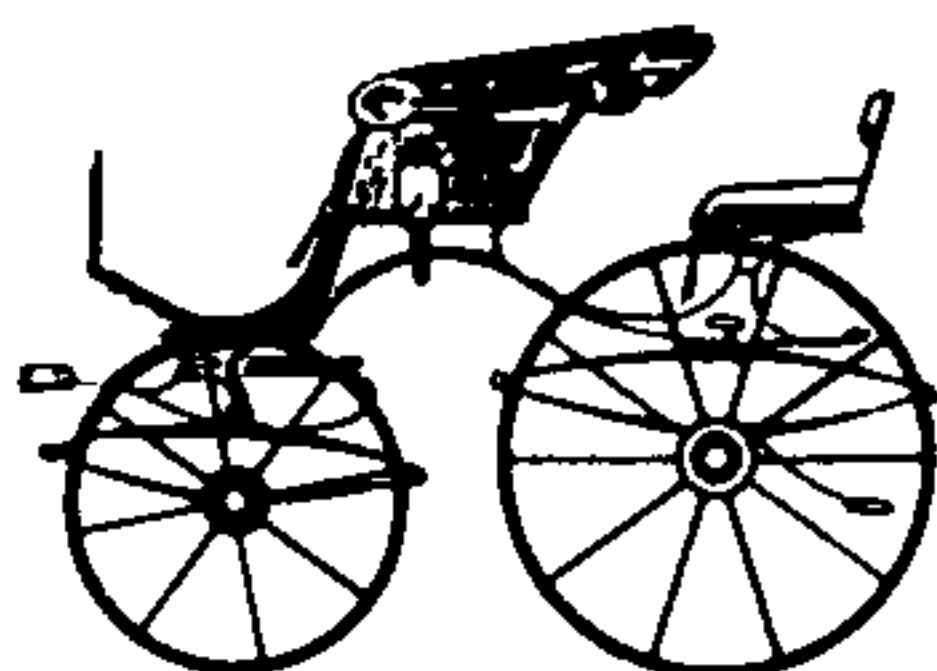
HAL Id: halshs-00602012

<https://shs.hal.science/halshs-00602012>

Preprint submitted on 21 Jun 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



ETUDE DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

NOTE DE TRAVAIL N° 1

MAI 1984

D. PATIER
E. TABOURIN

à l'Université Lumière Lyon 2:

M.R.A.S.H. ☐
14, avenue Berthelot
69363 Lyon Cedex 07
Tél. 72 72 64 03

Laboratoire d'Economie des Transports
Unité Mixte de Recherche du C.N.R.S. n° 0108

à l'Ecole Nationale
des Travaux Publics de l'Etat:

☐ E.N.T.P.E.
rue M.-Audin
69518 Vaulx-en-Velin Cedex
Tél. 72 04 70 46

SOMMAIRE

1ERE PARTIE : Conditions générales du transport international de marchandises en Rhône-Alpes	
1. Le commerce extérieur en région Rhône-Alpes	4
2. La concurrence intermodale	8
3. Concurrence internationale	10
4. Evolution du nombre de pays effectués selon la destination	13
2EME PARTIE : Analyse fine par produit et par destination	
II.1. Analyse du trafic par produit, par mode et par destination	16
II.11 Evolution du trafic selon le type de produit et par mode de 1977 à 1983	16
II.12 Evolution du trafic selon la destination	29
II.2. Réflexion annexes	42
II.21 Transit	42
II.22 Compte propre ou compte d'autrui	43
II.23 La santé des entreprises	44
II.24 Le problème du fret de retour	46
CONCLUSION	48
ANNEXES	
1. Nomenclature NST de marchandises	
2. Tableau n° 1 : Evolution des exportations avec répartition modale par produit tous pays	
3. Revue de presse	

1ère PARTIE : CONDITIONS GENERALES DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES
EN RHONE-ALPES

~~L'objet de cette note est~~, à travers les informations disponibles, de dégager l'évolution du rôle du pavillon français dans l'activité internationale du transport dans la région Rhône-Alpes. La liste des références bibliographiques et de sources statistiques utilisées se trouve en fin de note.

Avant toute chose, il nous faut mettre l'accent sur la complexité de l'utilisation des statistiques en matière de transport et la difficulté d'avoir des données comparables dans le temps et dans l'espace. Il n'existe en effet pas de statistiques régionales permettant de connaître l'activité des entreprises de transport de la région selon la nature du produit transporté, l'origine et la destination du déplacement ainsi que la répartition du trafic entre mode, selon la nationalité de l'entreprise, entre compte propre et compte d'autrui. L'annuaire statistique régional de transport édité par la DRE, bien qu'étant un outil de base, donne la répartition par mode sans ventiler par produit et par destination ; la répartition par produit est connue par mode mais sans la destination.

D'autres difficultés se sont présentées pour l'exploitation des publications disponibles : ainsi le bulletin trimestriel de statistiques publié par la DRE sur "les transports de marchandises en région Rhône-Alpes" donne une très bonne idée de l'évolution du trafic par mode mais ne permet pas la comparaison inter-modale (nombre de voyages effectués pour les transports routiers, tonnage pour la S.N.C.F. et le fluvial - origine destination pour la route, pas pour les autres modes, expéditions et arrivages par la SNCF, exportation et importation pour le fleuve...etc.)

De même, la part du trafic effectué par les véhicules étrangers à partir des données SITRAM, livrée dans les bulletins du département des statistiques de transport ne peut être connue précisément que depuis 1978 date à laquelle il est possible de comparer la part réalisée par le pavillon français et les pavillons étrangers. Mais cela seulement pour l'ensemble des importations et exportations (la comparaison n'est pas possible pour les exportations seules).

Enfin, la répartition du trafic entre compte propre et pour autrui est pratiquement inconnue et les quelques données sur le sujet communiquées par l'INSEE "Les transports en France 1980-81" ne sont pas comparables entre 78 et 80, ce qui rend impossible l'analyse de l'évolution. De plus, elles ne sont pas traitées par région. Le document le plus précieux aurait été le fichier des entreprises tenu par la D.R.E. (fiches retour des voyages effectués à l'étranger), mais comme il n'est pas informatisé, il est actuellement impossible d'en faire une analyse.

Au total l'étude de la situation des entreprises de transport routier implantées en Rhône-Alpes n'a pu se faire qu'en examinant à fond toutes les données partielles disponibles et en reconstituant le puzzle pour comprendre le mécanisme. La démarche a été la suivante : en premier lieu, nous avons posé comme hypothèse que les transporteurs locaux devaient être plus avantagés dans le trafic de marchandises à l'exportation qu'à l'importation à cause de la difficulté à trouver du fret au retour. C'est pourquoi nous avons privilégié l'étude des exportations.

Nous avons alors recherché sur un plan général les caractéristiques du commerce extérieur de la région Rhône-Alpes afin de déterminer les causes structurelles ou conjoncturelles de la baisse d'activité routière. Cette recherche nous a amenés à choisir certains produits et certaines destinations pour faire une analyse plus fine afin de vérifier la participation de la route dans le trafic total au départ de la région. Nous avons essayé de collecter toutes les données disponibles sur ces produits et leurs échanges avec ces pays dans tous les domaines:

- Concurrence entre mode .
- Concurrence internationale .
- Evolution du nombre de voyages effectués par destinations .
- Répartition compte propre / compte d'autrui .

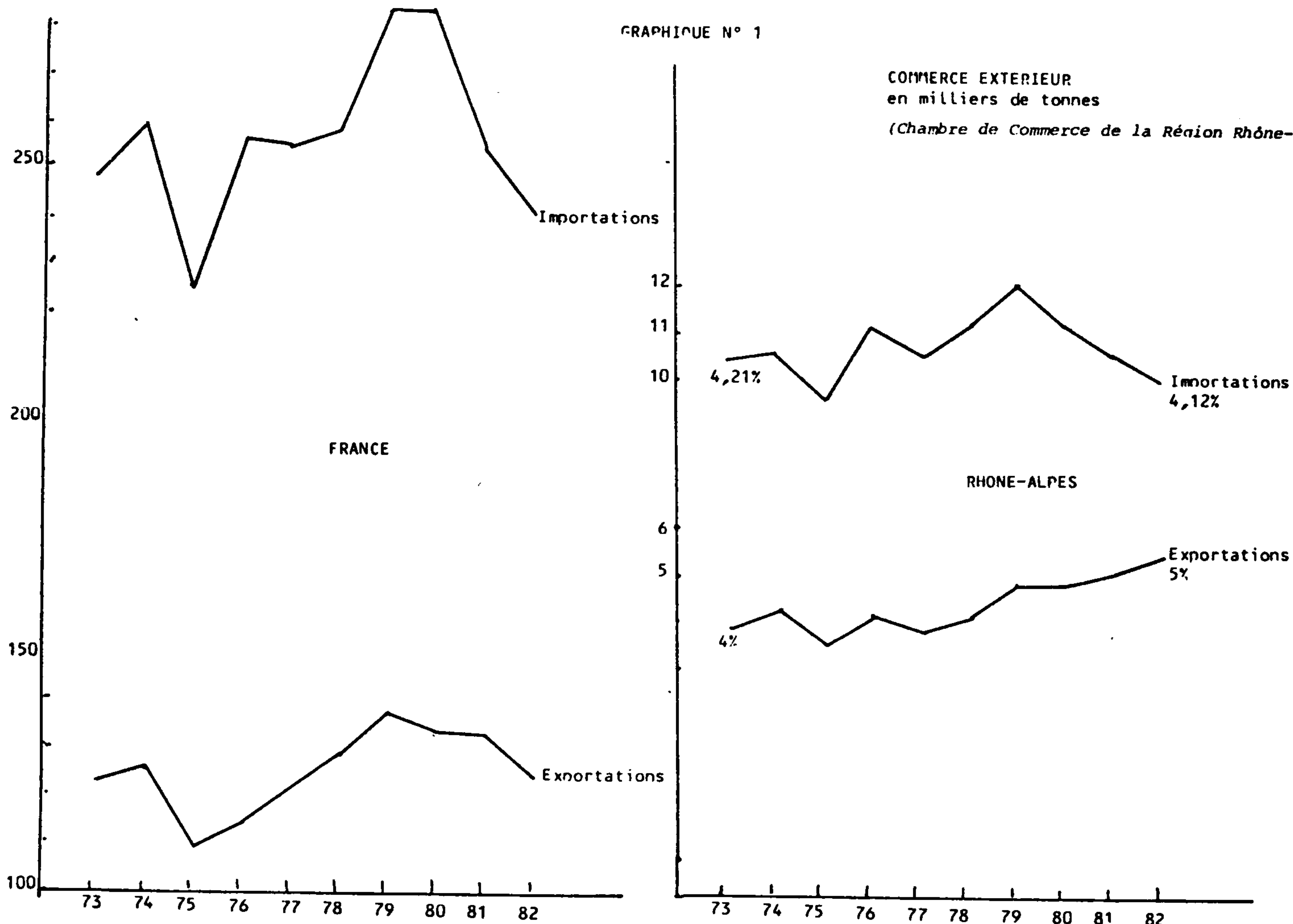
L'analyse fine du trafic par pays et par produit nous a permis de repérer les défaillances des entreprises locales. Enfin nous avons constitué un fichier d'entreprises "cibles" que nous comptons visiter afin de connaître les raisons de ces "défaillances".

1 - LE COMMERCE EXTERIEUR EN REGION RHONE-ALPES

Le graphique n° 1 retrace l'évolution des importations et exportations françaises d'une part et celles de la région Rhône-Alpes d'autre part depuis 1973. La principale remarque que l'on peut faire porte sur la chute quasi continue des tonnages importés et exportés depuis 1979 pour la France. Cette chute apparaît très nettement en région Rhône-Alpes pour les importations alors que les exportations ne cessent de progresser. Cela se traduit par une part de la région dans les exportations françaises de 5% en 82 contre 4% en 73.

Le volume global du trafic (importations + exportations) a baissé de presque 2% entre 1981 et 1982, de 4% depuis 1979. Si les exportations de la région Rhône-Alpes ne sont pas responsables de la perte de trafic des entreprises de transport, le manque de fret au retour peut être un sérieux handicap. Notons toutefois que ces chiffres concernent tous les pays et tous les modes de transport et qu'il conviendra de situer la part de la route dans ces exportations.

Les tableaux n° 1 et 2 présentent les principaux clients et fournisseurs de la région, classés selon les valeurs des produits échangés (tableau 1) et selon les tonnages (tableau 2). Les échanges avec les 9 premiers pays concernés représentaient 66 % des exportations et 75% des importations exprimées en francs en 1982, 85% et 79% en tonnes. Nous avons choisi 6 pays parmi eux : RFA, ITALIE, BENELUX, GRANDE-BRETAGNE, PAYS-BAS et ESPAGNE, excluant ainsi L'ALGERIE, et les USA pour lesquels il n'était pas possible de transporter par route de bout en bout, ainsi que la SUISSE pour la structure très particulière de ses échanges avec la FRANCE et surtout la région. Le volume de trafic de la région avec ces 6 pays représente 54% des exportations et 35% des importations. Il est à noter que malgré un accroissement général des exportations (+3,5%) entre 1981 et 1982, la part du trafic entre la région et ces 6 pays a décru de 3%. Dans le même temps, malgré une chute de 5% des importations locales, la part du trafic avec ces 6 pays a cru de 4%.



Nous avons voulu vérifier si les transporteurs routiers avaient des relations privilégiées avec ces pays, leaders du commerce extérieur régional. Pour cela nous avons compté le nombre de voyages effectués par les transporteurs routiers soumis à autorisation. Il se trouve que les liaisons avec ces 6 pays représentent depuis 1977, de 92 à 96% des voyages effectués vers tous les pays. Les transporteurs routiers sont donc bien présents dans ces relations

L'examen des échanges effectués nous a conduits à isoler les produits que l'on retrouve dans les échanges avec l'ensemble des pays concernés. Il s'agit de :

NOMENCLATURE N.S.T.	TYPE DE PRODUITS
0 .	Produits agricoles, animaux vivants
1 .	Denrées alimentaires, fourrage
6A .	Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction
8A	Produits chimiques de base
8C	Autres produits chimiques
9A	Matériel de transport et matériel agricole
9B	Machines et articles métalliques
9C	Verres, faïence, porcelaine

TABEAU N° 1 COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION RHONE ALPES

Les exportations (clients) en milliers de francs			Les importations (fournisseurs) en milliers de francs		
PAYS	1981	1982	PAYS	1981	1982
R F A	7 309 245	8 663 608	ITALIE	12 128 089	14 560 035
ITALIE	7 240 276	7 931 774	R F A	7 888 698	9 567 124
BENELUX	3 755 779	4 777 802	BENELUX	3 141 185	4 362 910
ROYAUME UNI	3 951 555	4 762 134	ARABIE SAO,USA,SUIS.	-	-
ALGERIE, SUISSE, USA	-	-	PAYS-BAS	1 445 849	1 692 679
PAYS-BAS	1 510 359	1 785 465	ROYAUME UNI	1 531 706	1 690 143
ESPAGNE	1 164 216	1 565 099	ESPAGNE	1 235 103	1 444 056
TOTAL	24 931 430	29 485 882	TOTAL	27 370 630	33 316 947
TOUS PAYS *	51 606 751 48%	58 315 198 51%	TOUS PAYS	47 550 375 58%	55 020 180 61%

Chambre Régionale de Commerce. Rhône-Alpes Tous modes y compris les chargeurs qui n'ont pas besoin d'autorisation, ce qui est fait par les français et étrangers.

* Part du trafic détenue par les 6 pays retenus

TABLEAU N° 2 - COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION RHONE-ALPES

Les exportations (clients) en tonnes			Les importations (fournisseurs) en tonnes		
Pays	1981	1982	Pays	1981	1982
R.F.A.	650 700	636 792	R.F.A.	933 266	952 204
ITALIE	1 844 203	1 653 581	ITALIE	1 221 695	1 331 402
BENELUX	346 929	378 909	BENELUX	527 511	567 692
GRANDE BRETAGNE	184 681	201 761	GRANDE BRETAGNE	100 009	112 039
ALGERIE, SUISSE, USA	-	-	-	-	-
PAYS-BAS	197 398	239 640	PAYS-BAS	257 343	303 643
ESPAGNE	178 276	204 386	ESPAGNE	178 276	204 386
TOTAL	3 402 187	3 315 069	TOTAL	3 218 100	3 471 366
TOUS PAYS *	5 966 000	6 176 000	TOUS PAYS	10 509 000	9 983 000
PART DES PAYS RETENUS	57 %	54 %	PART DES PAYS RETENUS	31 %	35 %

Chambre de Commerce. Rhône-Alpes Tous modes y compris les chargeurs qui n'ont pas besoin d'autorisation, ce qui est fait par les français et étrangers.

* Part du trafic détenue par les 6 pays retenus

2 - LA CONCURRENCE INTERMODALE

Le graphique n° 2 montre l'évolution de la répartition du trafic à l'exportation à partir de la région Rhône-Alpes. Si la route a connu une certaine stagnation de 1977 à 1979 on observe une part croissante de sa participation avec un bond en 83. En tout état de cause elle reste le mode nettement dominant, au détriment de tous les autres modes, la SNCF perdant 10% du trafic de 78 à 83, la voie navigable qui avait vu sa part croître de 1 à 4% jusqu'en 81 s'est brusquement effondrée pour ne faire que 0,5% du trafic à l'exportation en 83.

A l'importation la part de la route est plus faible mais reste le mode dominant avec plus de 60% du trafic. Cette part a augmenté de 6% de 1977 à 1983 alors que la SNCF perd 5% et la voie d'eau 1%.

Si l'on compare ces chiffres à ceux communiqués par l'INSEE (tableau n° 3) pour l'ensemble de la France, la part de la route diminue nettement en tonnes/KM - la SNCF restant le mode privilégié sur de grandes distances. Sa part est cependant en croissance (11% en 10 ans).

Une étude récente du service d'analyse économique du plan (SAEP) prévoit une augmentation du trafic routier de 3,5% pour 1984 alors que le trafic total serait au même niveau qu'en 1983 (voir l'article paru dans les échos le 25 mars dernier reproduit en fin de note).

Ainsi la concurrence intermodale a joué plutôt en faveur de la route ces dernières années. Il semble donc qu'il faut chercher d'autres causes au problème des entreprises de transport routier, en particulier en matière de concurrence internationale.

GRAPHIQUE N°2 : REPARTITION DU TRAFIC A L'EXPORTATION DE LA REGION RHONE-ALPES EN %

Source : microfiches statistiques douanières SITRAM

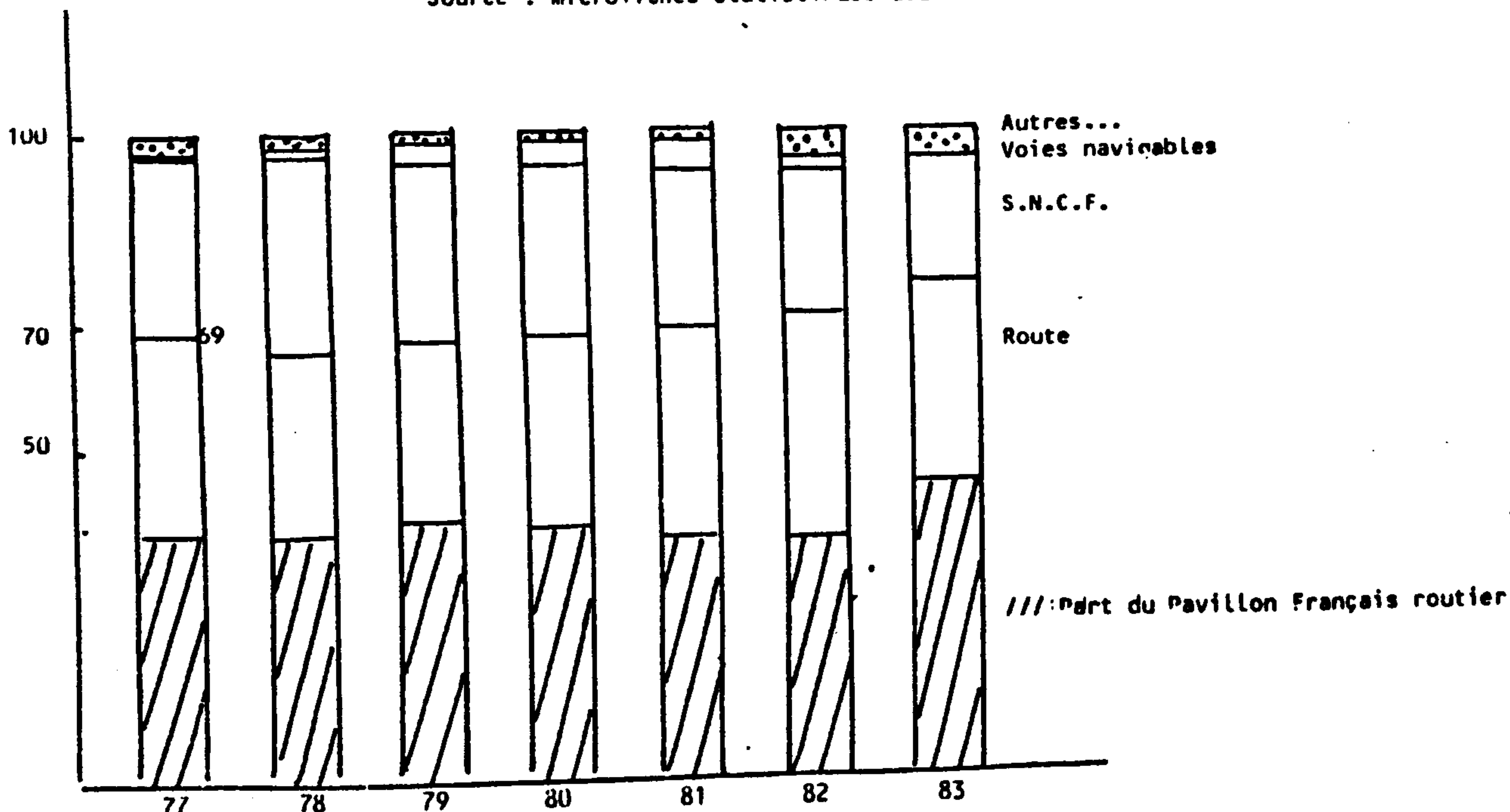


TABLEAU N° 3 : "LES TRANSPORTS EN FRANCE 80-81"

en milliard de tonnes/km - Evolution du volume des transp. de marchandises par voies terrestres						
	1970	%	1978	%	1980	%
S.N.C.F. (1)	65,82	42	61,41 (-6,7%)	34	62,64 (+2%)	33
Route (2)	62,40	40	89,10 (+43%)	49	97,90 (+10%)	51
- autrui	38,0	24	51,0 (+34%)	28	52,1 (+2%)	27
- propre	24,4	16	38,1 (+56%)	21	45,8 (+20%)	24
Fleuve	12,7	9	10,3 (-19%)	6	10,9 (+6%)	6
Oléoduc	14,5	9	20,7 (+43%)	11	20,0 (-3%)	10
TOTAL	155,42	100	181,51	100	191,44	100

(1) ne comprend pas les transports que la SNCF fait faire par route

(2) véhicules de 3 tonnes et plus, <15 ans toutes distances

distances non corrigées. Il s'agit des distances de taxation

En 81 la saisie de la répartition compte d'autrui, compte propre a été modifiée. La comparaison avec les années antérieures n'est plus possible.

3 - CONCURRENCE INTERNATIONALE

Si la route reste le mode terrestre dominant, le trafic est loin d'être assuré sur le territoire français pour l'exportation par les seules entreprises françaises (le graphique n° 2 montre sur la partie hachurée la part du trafic à l'exportation assurée par les entreprises françaises).

A l'exportation où elles devraient dominer le marché, nos entreprises n'assurent que la moitié du transport routier. Cette part va d'ailleurs en décroissant entre 1979 (59%) et 1982 (50%). Une forte remontée en 1983 pourrait laisser supposer une reprise avec 59% du trafic routier à l'exportation de Rhône-Alpes. Un examen plus précis a permis de déceler que cette croissance était tout à fait exceptionnelle ne concernant que le trafic avec la Suisse pour un seul produit : 6A soit des graviers et produits pour bâtiment et Travaux Publics. Cela donne à penser que ce trafic peut être du à des chantiers de courte durée ne concernant que les départements limitrophes (construction de l'autoroute près de Genève).

Contrairement à ce que l'on pourrait supposer la part du pavillon français dans le trafic routier à l'importation se maintient à un taux sensiblement égal à celui des exportations (51% en 82). Un gros effort a été réalisé dans ce domaine puisque la participation était de 47% seulement en 1981.

Si l'on considère le trafic total (Import + Export) on peut dire que la part du pavillon français capte la moitié du trafic routier concernant le commerce extérieur de la région Rhône Alpes, sans évolution notable à ce niveau global. Nous avons voulu connaître les raisons de cette stagnation en analysant la répartition du trafic selon quelques destinations retenues pour être les pôles les plus importants du commerce international de la région.

Le tableau n° 4 montre la répartition du trafic entre entreprises françaises et étrangères avec les 6 pays retenus. Le fait le plus marquant se situe dans la dissymétrie observée entre la part croissante du trafic réalisé par la région avec chacun des pays entre 1978 et 1981 (+ 1% avec les Pays-Bas, 5% avec la RFA, + 1% avec l'Italie, + 12% avec le Danemark), et la part décroissante du Pavillon Français dans ces mêmes liaisons : - 6% avec les Pays-Bas, - 26% avec la RFA, seulement + 4% vers le Danemark malgré une croissance importante du trafic, et - 8% vers le Bénélux, pour un trafic constant). Le graphique n° 3 présente l'évolution de la part du pavillon étranger vers les 6 pays retenus. Il en ressort que les entreprises françaises connaissent des difficultés vers certains pays (Bénélux, Pays-Bas, Allemagne), ont du mal à se maintenir dans d'autres (Italie, Espagne) et se placent mieux vers le Danemark.

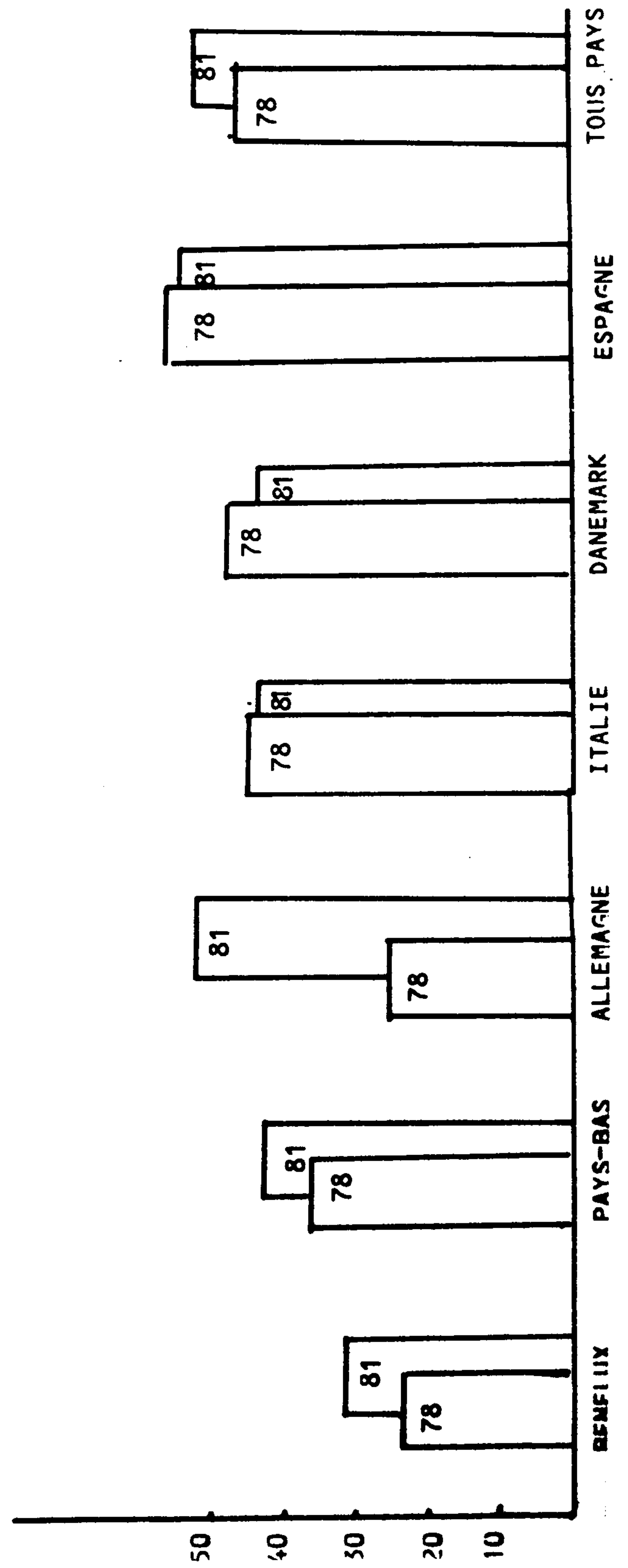
PART DU PAVILLON FRANCAIS

Pour 1973 : Pavillon français 21 770 660 T, Etanger 27 380 976T, TOTAL 49 151 636 T, route/route sans changement mode

	BENELUX	PAYS-BAS	RFA	ITALIE	DANEMARK	ESPAGNE PORTUGAL	TOTAL
1978							
Pavillon étranger RA	148 492 23 %	108 173 36 %	226 767 25 %	571 400 45 %	12 341 47 %	106 749 55 %	2 358 582 46 %
Pavillon français RA	478 040 77 %	194 369 64 %	677 828 75 %	689 365 55 %	13 707 53 %	88 548 45 %	2 769 561 54 %
TOTAL RA	626 532	302 542	904 595	1 260 765	26 048	195 297	5 128 143
TOTAL FRANCE	11 082 981	2 001 641	9 149 149	4 961 667	113 976	1 201 333	30 560 430
Part de la région	6 %	15 %	10 %	25 %	23 %	16 %	17 %
1981							
Pavillon étranger RA	202 998 31%	147 077 42 %	722 442 51 %	670 230 43 %	18 026 43 %	146 686 54 %	3 437 355 52 %
Pavillon français	440 789 69 %	206 749 58 %	706 335 49 %	899 723 57 %	23 991 57 %	126 302 46 %	3 201 738 48 %
TOTAL RA	643 787	353 826	1 428 777	1 569 953	42 017	272 988	6 639 093
TOTAL FRANCE	11 188 320	2 252 562	9 259 020	6 044 070	120 812	1 822 061	32 748 616
PART REGION	6 %	16 %	15 %	26 %	35 %	15 %	20 %
Partdu pavillon fr.	-8%	-6%	-26%	+2%	+4%	+1%	-6%

"Les transports routiers de marchandises effectués sur le territoire français par les véhicules étrangers"

GRAPHIQUE N° 3 : PART DU PAVILLON ETRANGER DANS LE TRAFIC DE MARCHANDISES : IMPORTATIONS + EXPORTATIONS
(% de tonnage transporté SITRAM) 1978/1981



Les difficultés rencontrées dans les liaisons avec certains pays se traduisent aussi bien dans le tonnage transporté que dans le nombre de voyages effectués que nous allons maintenant analyser.

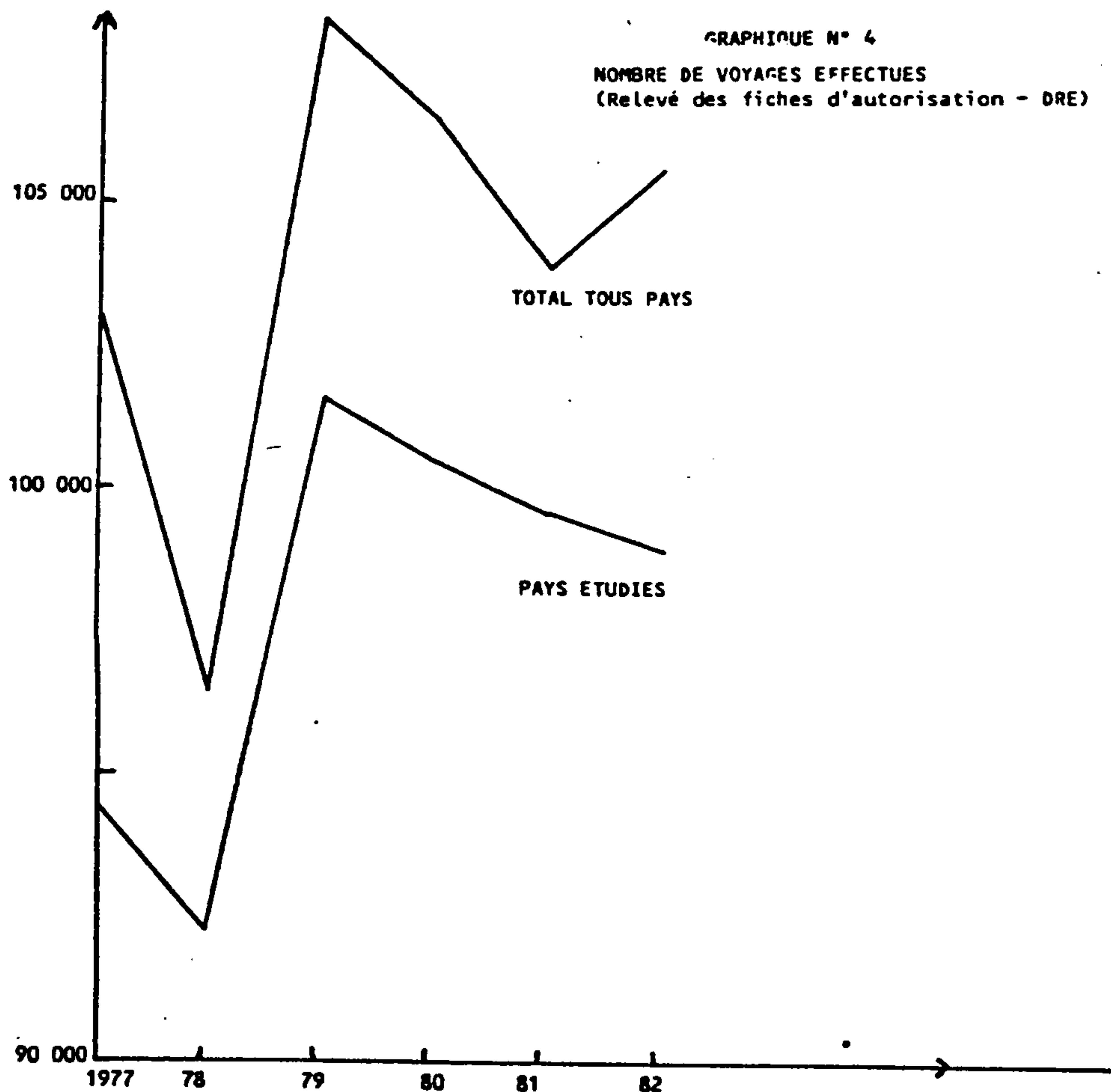
4 - EVOLUTION DU NOMBRE DE VOYAGES EFFECTUES SELON LA DESTINATION

Il s'agit du nombre de voyages effectués par les entreprises soumises à autorisation au voyage ou a temps. Contrairement aux statistiques utilisées jusque là, le transport pour compte propre n'est pas comptabilisé.

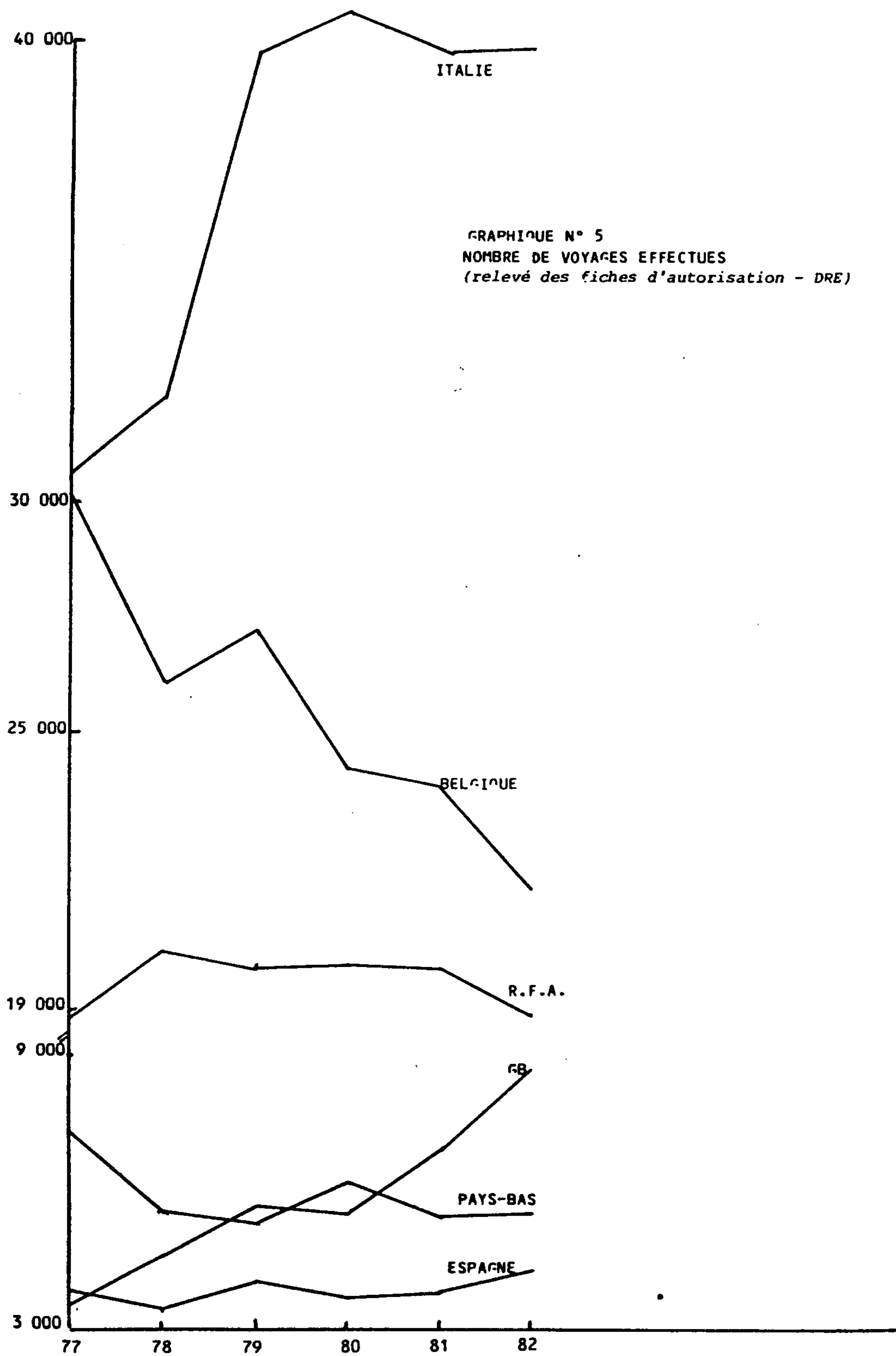
L'évolution du nombre de voyage effectués est loin d'être continue. Sur l'ensemble des pays étudiés, la dépression de 1978 a été immédiatement suivie d'une reprise spectaculaire en 1979 non durable car immédiate, suivie d'une diminution jusqu'en 1982 (1) (graphique n°4). Le graphique n° 5 illustre la diversité de situation selon les pays. On observe une baisse très spectaculaire du nombre de voyages effectués vers la Belgique, une stagnation vers la RFA, les Pays Bas et l'Espagne, ainsi que vers l'Italie depuis 1980 (succédant à une période de forte croissance), une croissance vers la Grande-Bretagne.

Le nombre de voyages effectués vers les Pays-Bas et l'Espagne est plus faible qu'en 1977. Par contre on assiste à une bonne offensive vers la Grande-Bretagne avec 25% d'augmentation entre 81 et 82, 144% depuis 1977 (tableau n° 5)

Cette diversité dans l'évolution montre la nécessité d'une analyse plus fine au niveau des produits transportés selon les destinations en particulier vers la Belgique, la RFA et l'Italie.



(1) Les résultats de 1983 ne peuvent être exploitées, les fiches "retour" n'étant pas encore rentrées



TABEAU N° 5 : NOMBRE DE VOYAGES EFFECTUES. RELEVÉ DES FICHES D'AUTORISATION - DRE

PAYS	1977	1978	1979	1980	1981	1982
GRANDE BRETAGNE	3 556	4 636	5 710	5 553	6 940	8 709
PAYS BAS	7 260	5 634	5 413	6 261	5 397	5 460
ITALIE	30 631	32 261	39 218	40 846	39 661	39 867
BELGIQUE	30 213	26 029	27 259	24 249	23 829	21 650
R F A	18 866	20 271	19 922	19 877	19 966	18 935
ESPAGNE	3 900	3 473	4 096	3 754	3 842	4 327
TOTAL	94 426	92 304	101 618	100 540	99 635	98 948
TOUS PAYS	103 058	96 502	108 209	106 461	103 926	105 571
PART DES 6 PAYS RETENUS	92 %	96 %	94 %	94 %	96 %	94 %

IIe PARTIE : ANALYSE FINE PAR PRODUIT ET PAR DESTINATION

II-1 Analyse du trafic par produit, par mode et par destination

La seule source disponible se trouve dans les microfiches des statistiques douanières de la banque SITRAM (1). Pour la cohérence nous avons utilisé les statistiques de 1977 à 1983 (avant 1977 il fallait refaire certains calculs pour obtenir la part du pavillon français dans le trafic). Nous avons ainsi les importations et les exportations à partir de la région Rhône en provenance du pays d'origine ou de destination finale. Ainsi, ce sont bien les échanges en provenance des fournisseurs et à destination des clients qui sont retenus. Le trafic est ventilé selon la nature des produits (16 codes NST à 2 chiffres) et selon le mode de transport utilisé sur le territoire français : route, fer, voie navigable, et autres modes (ce qui pour la région Rhône-Alpes signifie soit oléoduc, gazoduc ou air). Le tonnage est connu, ainsi que la valeur de la tonne transportée. On peut retrouver pour la route la part effectuée par le pavillon français (étudié précédemment), le taux de rupture de charge et la proportion du tonnage expédié par un port français. Ainsi, on peut reconstituer le transport effectué par la route de bout en bout. Par contre le trafic peut avoir été réalisé pour compte propre comme pour autrui, nous y reviendrons plus loin.

II-1-1 Evolution du trafic selon le type de produit et par mode de 1977 à 1983

Depuis 1977 les exportations globales de la région Rhône-Alpes ont progressé de 44% et, malgré les fluctuations subies par certains produits et certains modes, le tonnage transporté n'a cessé de croître d'année en année. De 1977 à 1983, 2 millions de tonnes de plus ont été exportées. La répartition modale s'est modifiée. Le tonnage transporté par la route a augmenté de 33% entre 1977 et 1982. Deux dates ont marqué le déclin du chemin de fer, 1980 (145 000 tonnes de moins qu'en 1979), 1982 (100 000 tonnes de moins). La voie navigable quant à elle avait progressé de 103% entre 78 et 81 avec 106 000 tonnes de plus transportées pour chuter de 45% en 82 avec 100 000 tonnes de moins qu'en 81.

Si l'on prend en compte 1983, nous avons vu que la croissance des exportations était due exclusivement aux expéditions de minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction vers la Suisse qui ont représenté 36% des exportations de la région (tous modes, tous pays) et ont constitué 41% des exportations effectuées par la route. La route bénéficie alors d'un accroissement de 60% du tonnage transporté de 1977 à 1983. Elle a ainsi absorbé en 1983 la totalité du surplus d'exportations (732 000 tonnes) et un transfert de 170 000 tonnes dont 89 200 tonnes prises sur le fer et 74 500 sur la voie navigable. La répartition modale est en 83 de 76% pour la route, 20% pour le fer et 0,5% pour la voie navigable (voir le tableau n° 1 en annexe) (2). On peut s'étonner de cette situation car les exportati

(1) Nous avons dû attendre la sortie des résultats de l'année 83 pour faire une analyse plus complète, ce qui a eu pour effet de retarder la parution de cette note

(2) La participation des "autres modes de transport" a progressé anormalement en 83. On suppose qu'il a dû être mis dans cette rubrique les exportations sans indication de mode (indéterminé) car elles concernent surtout le produit 6A qui n'est guère transportable par air, gazoduc ou oléoduc...

ont progressées surtout dans les catégories de produits traditionnellement transportés par fer ou voie d'eau.

Les produits se distribuent en deux groupes :

- le premier représente pratiquement le monopole de la route
- le deuxième occasionne une lutte constante entre le fer et la route et pour certains produits entre le fer et la voie d'eau

II-1-1-1- Les produits pour lesquels la route est en situation de quasi monopole à l'exportation

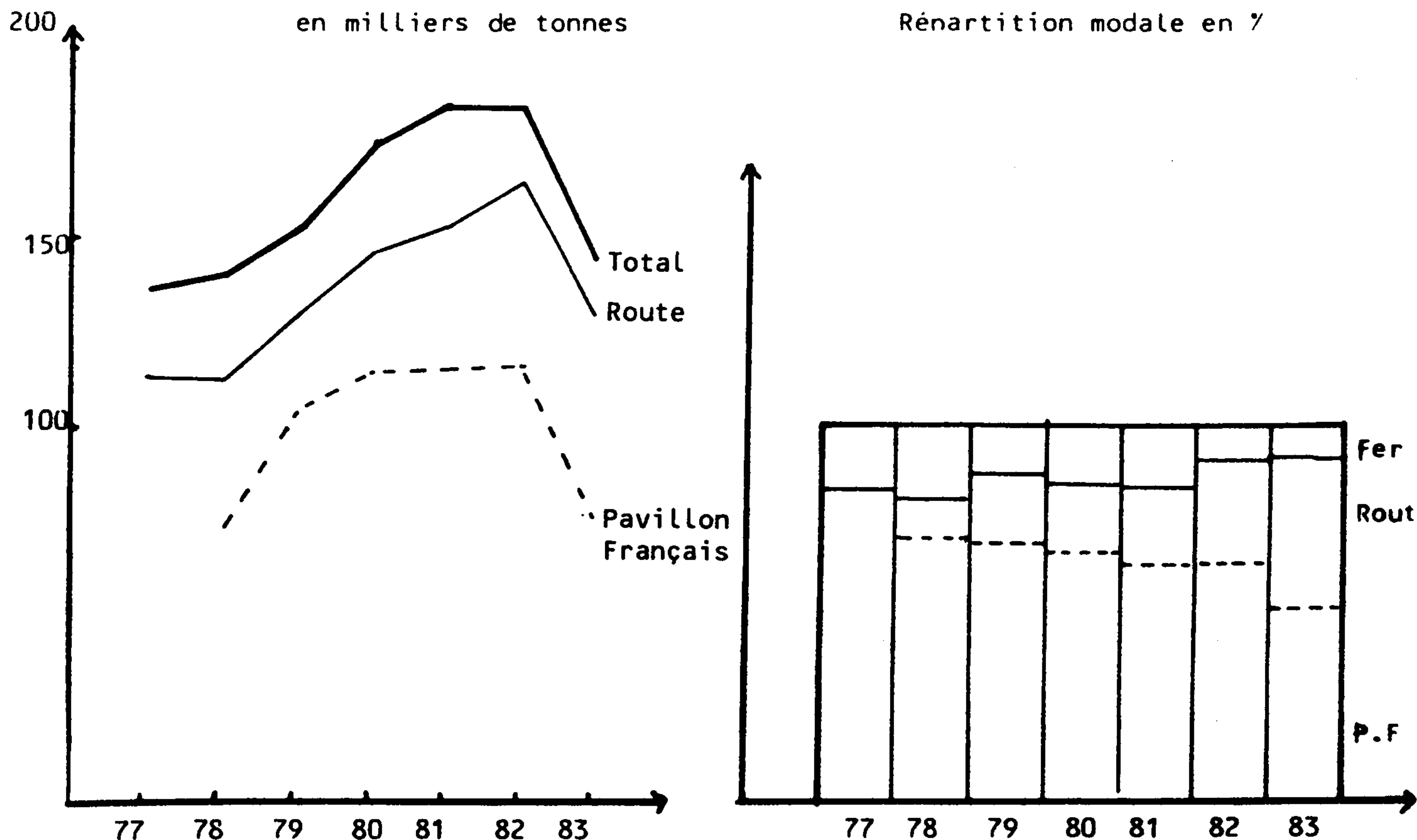
Il s'agit des machines, véhicules et objets manufacturés (9A, 9B, 9D), les produits chimiques autres que ceux de base ou les celluloses (8C), les minéraux bruts et les matériaux de construction (6A). Ces produits ont été transportés depuis 1977 pour 80 à 90% par la route et jusqu'à 97% en 1983 pour les articles manufacturés. Les quelques reports observés sur la période se sont passés en 78, 80 et 81 vers le fer pour le matériel de transport et matériel agricole, mais suivis chaque fois d'une reprise de la route. La part de la route est toujours croissante pour les machines et les articles métalliques et les articles manufacturés (catégories 9B, 9D).

Pour faciliter la compréhension d'une masse importante de statistiques, les chiffres concernant l'évolution des tonnages transportés par produit, par mode, et par année, sont livrés dans le tableau n°1 en annexe. Les résultats les plus significatifs sont regroupés dans un tableau (un par catégorie de produit) et dans quelques graphiques accompagnés d'un bref commentaire. Nous avons choisi comme période de référence les 5 dernières années (78-83).

a) Matériel de transport et matériel agricole (catégorie 9A)

EXPORTATIONS DU PRODUIT 9A :

Matériel de transport et matériel agricole



BILAN POUR LE PRODUIT : 9A

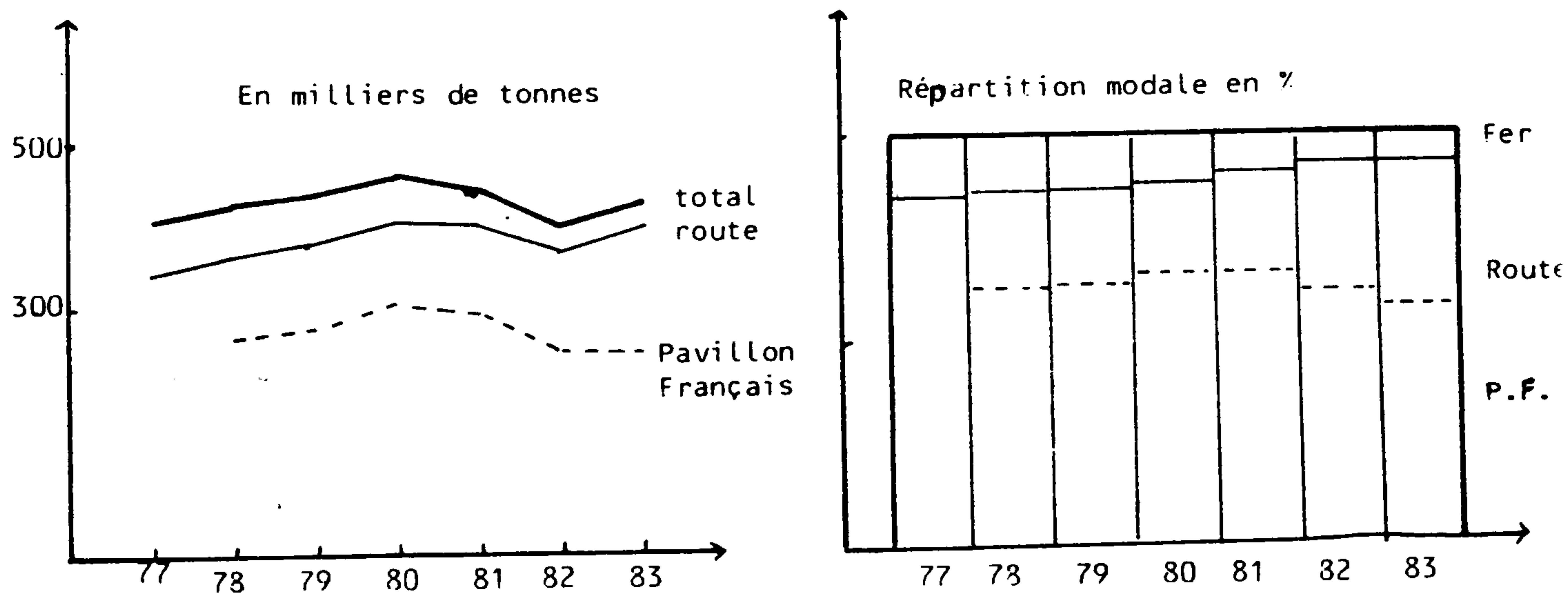
	<u>1978</u>	<u>1983</u>
Sur le tonnage exporté :	139 973 tonnes	141 770 tonnes
% par la route :	80 %	91 %
soit :	112 362 tonnes	129 448 tonnes
% du trafic routier fait par les entrep. françaises :	77 %	56 %
soit :	86 519 tonnes	72 490 tonnes
% du trafic routier effectué de bout en bout :	50 %	40 %
Accroissement du tonnage exporté :	1 797 tonnes (+1%)	
Accroissement du tonnage transporté par route :	17 086 tonnes (+15%)	
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises :	-14 029 tonnes (-16%)	

On assiste depuis 1981 à une chute des exportations qui se ressent tout naturellement dans les tonnages transportés par la route. Cependant en 5 ans, les exportations se maintiennent au même niveau. La part de la route dans ce trafic a cru considérablement mais ne profite pas au Pavillon Français qui n'a cessé de perdre depuis 1978 à la fois sa place relative et en valeur brute.

Conclusion : Ce produit est particulièrement bien adapté au transport routier. Il semble difficile d'espérer mieux dans la concurrence intermodale puisque la route a pratiquement éliminé les deux modes concurrents. Cependant ce produit subit fortement les effets de la conjoncture économique. De plus, il ne paraît pas avoir une bonne organisation dans sa filière d'expédition, incapable de lutter contre une concurrence étrangère forte. Les entreprises françaises doivent faire un effort pour se placer correctement dans la filière.

b) Machines et articles métalliques (catégorie 9B)

EXPORTATIONS DU PRODUIT 9B
Machines et articles métalliques



BILAN POUR LE PRODUIT (9B)

	1978	1983
Sur le tonnage exporté :	423 592 tonnes	426 545 tonnes
% par la route :	86 %	93 %
soit :	363 514 tonnes	397 820 tonnes
% du trafic routier fait par les entrep. françaises :	73 %	62 %
soit :	265 365 tonnes	246 650 tonnes
part du trafic routier effectué de bout en bout :	64 %	60 %
Accroissement du tonnage exporté :	2 953 tonnes (+ 1%)	
Accroissement du tonnage transporté par route :	34 306 tonnes (+ 9%)	
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises :	-18 715 tonnes (- 7%)	

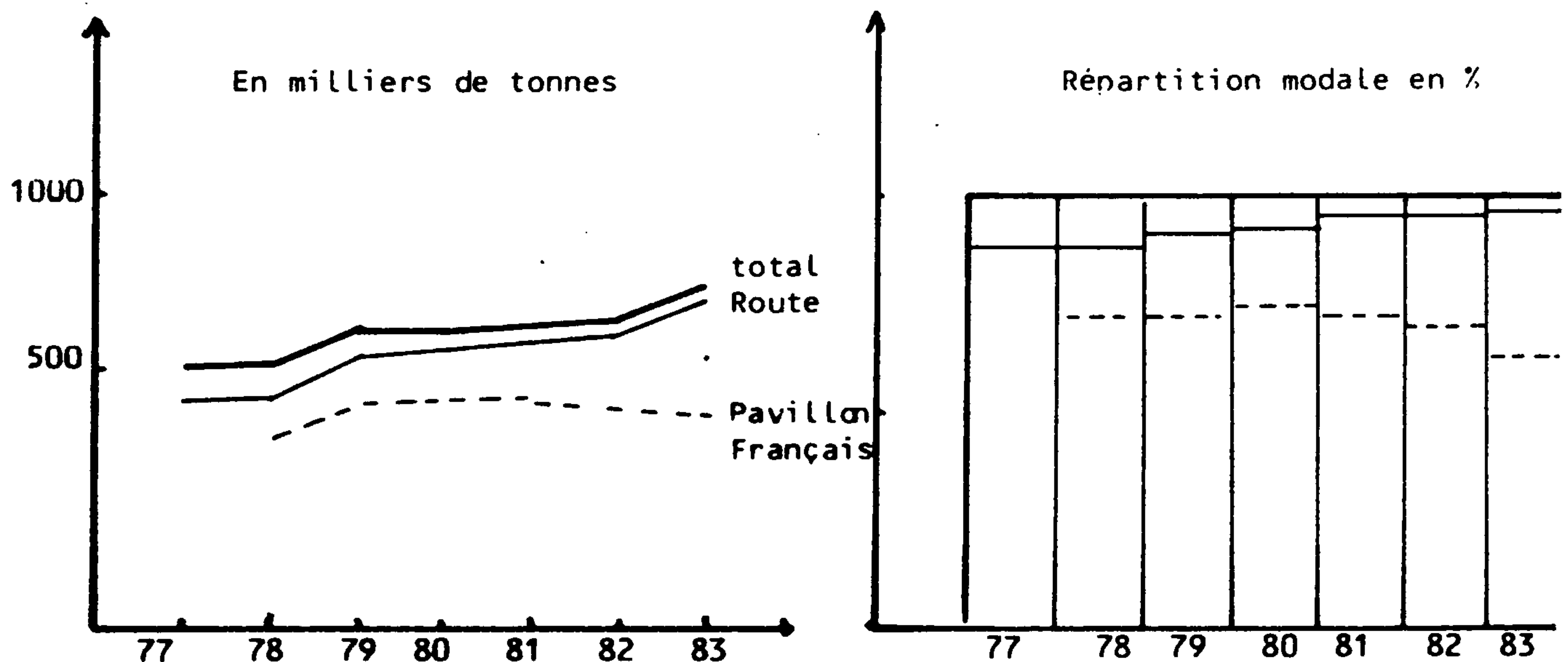
Les machines et articles métalliques ne représentent plus que 6% des exportations de la région en 1983 contre 8% en 78, bien qu'il y ait eu un très léger accroissement des tonnages exportés. Comme pour le produit 9A, la part de la route n'a cessé de croître ces 5 dernières années. Elle a d'ailleurs été la seule bénéficiaire du surplus des exportations en 1983.

Conclusion : La route est dans ce cas encore le mode privilégié à l'exportation. La part des entreprises françaises est assez honnête (très proche du taux moyen dans l'ensemble des produits). L'organisation semble plus satisfaisante que pour le produit précédent. 150 000 tonnes sont cependant exportées par des entreprises étrangères. Il n'est pas pensable d'espérer un transfert modal étant donné ce qui reste aux autres modes.

C) Autres articles manufacturés (catégorie 9D)

EXPORTATIONS DU PRODUIT 9D :

Autres articles manufacturés



Les exportations des "autres articles manufacturés" représentent en 1983 6% des exportations de Rhône-Alpes comme en 1978. Le tonnage exporté a cependant cru toute la période et la route n'a cessé d'absorber le surplus et de prendre le trafic à la voie ferrée (qui perd les 2/3 de son trafic de 78 à 83). Les entreprises françaises étaient particulièrement bien placées pour le transport de ces produits puisque jusqu'en 1980 elles assuraient plus de 80% du trafic routier mais se laissent actuellement distancées par les entreprises étrangères.

Conclusion : Le bilan est positif, pour les exportations, pour la route et pour le Pavillon Français. Il n'est pas question ici de chercher des possibilités de récupération de trafic sur les autres modes, la quasi totalité du trafic étant assurée par la route. Cependant la lutte est sévère avec la concurrence étrangère qui accapare de plus en plus le marché. Il conviendra de voir s'il n'y a pas de problèmes avec les pays destinataires.

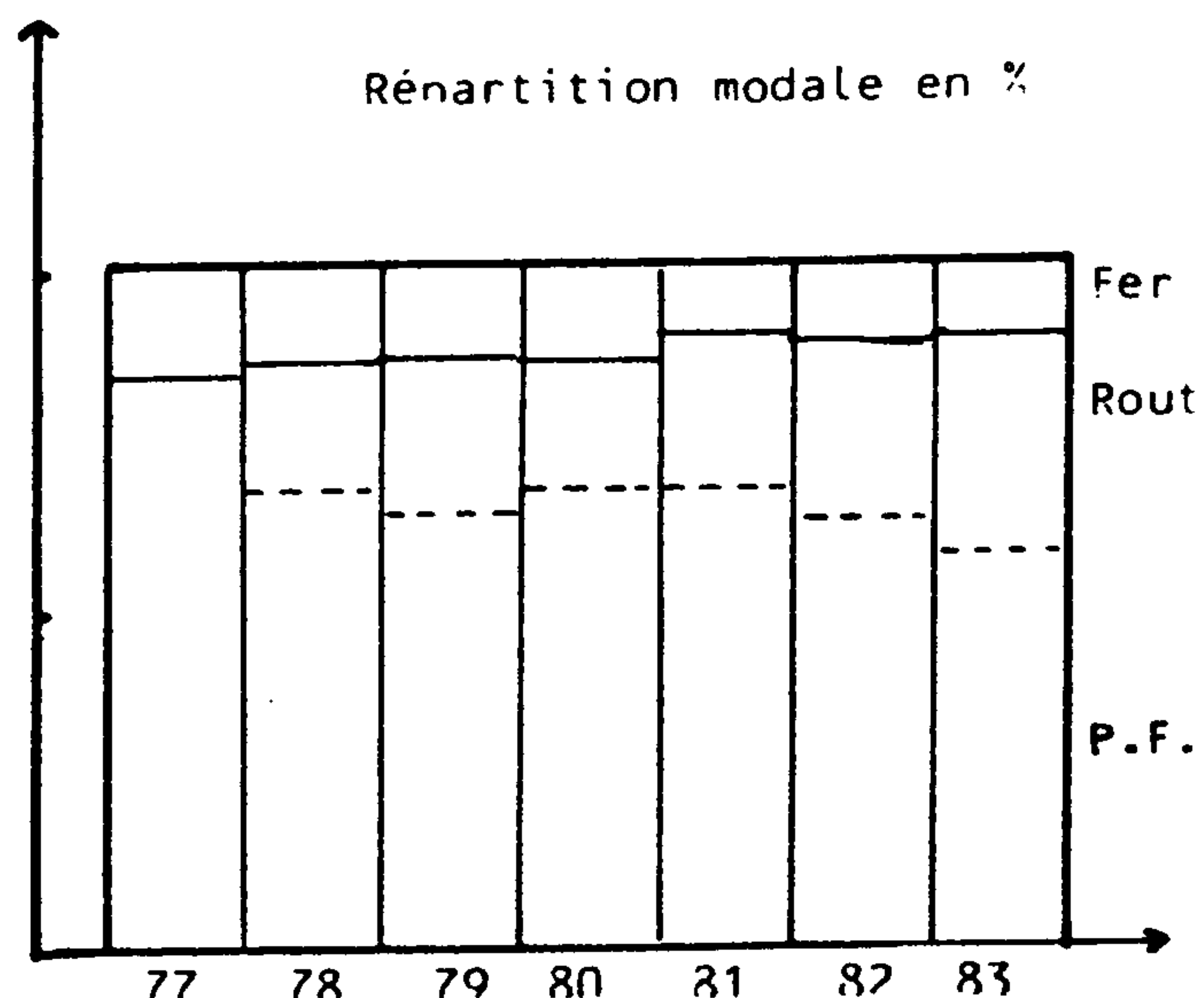
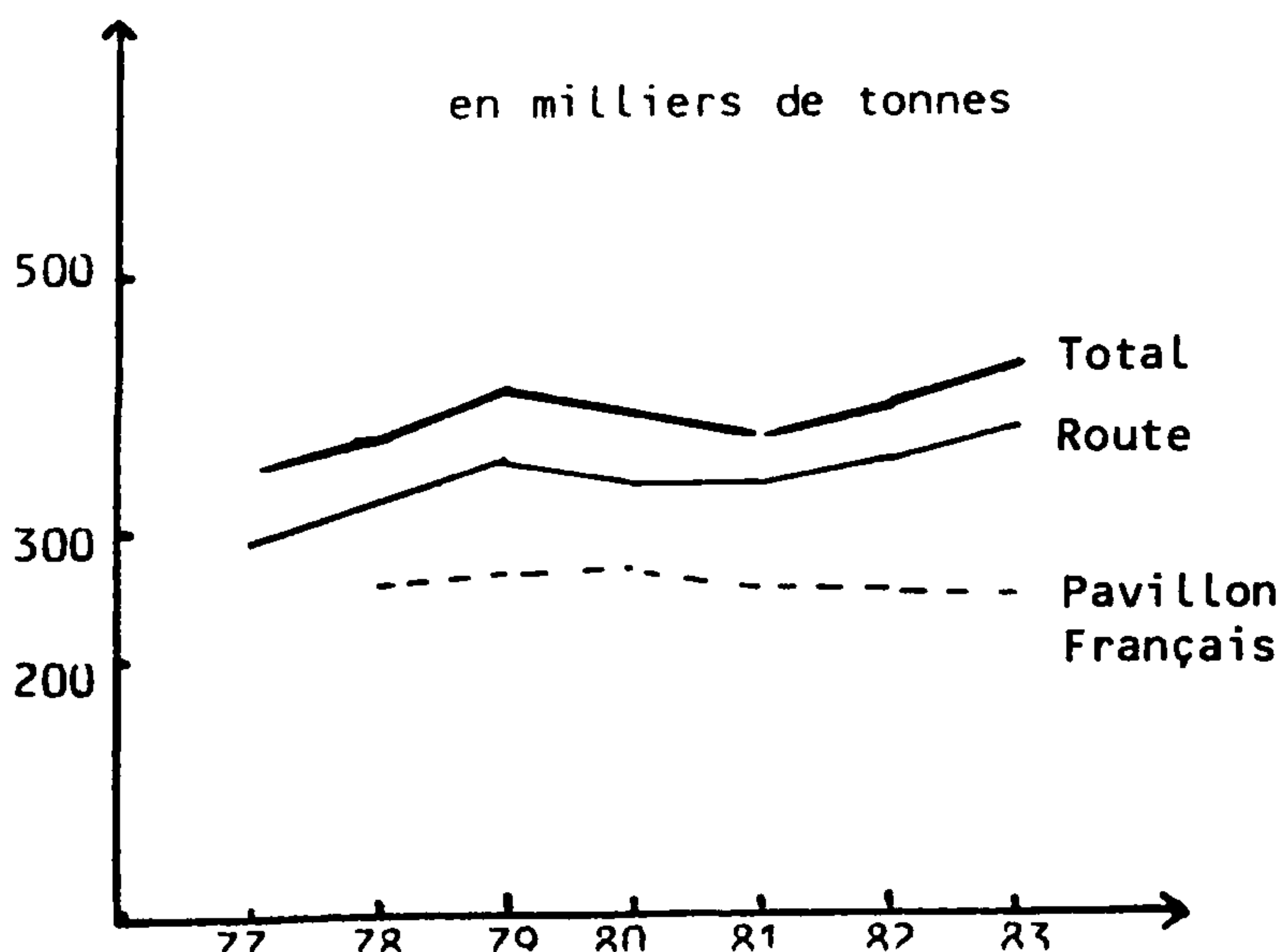
BILAN POUR LE PRODUIT : 9D

	<u>1978</u>	<u>1983</u>
Sur le tonnage exporté :	304 323 tonnes	395 328 tonnes
% par la route :	89 %	97 %
soit :	270 032 tonnes	383 483 tonnes
% du trafic routier :	82 %	65 %
fait par les entrep. françaises		
soit :	221 426 tonnes	249 263 tonnes
% du trafic routier effectué de bout en bout :	74 %	80 %
Accroissement du tonnage exporté :	91 005 tonnes (+ 20%)	
Accroissement du tonnage transporté par route :	113 451 tonnes (+ 42%)	
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises :	+ 27 837 tonnes (+ 13%) - 1,7 %	

d) Les produits chimiques (catégorie 8C)

EXPORTATIONS DU PRODUIT 8C

Autres produits chimiques



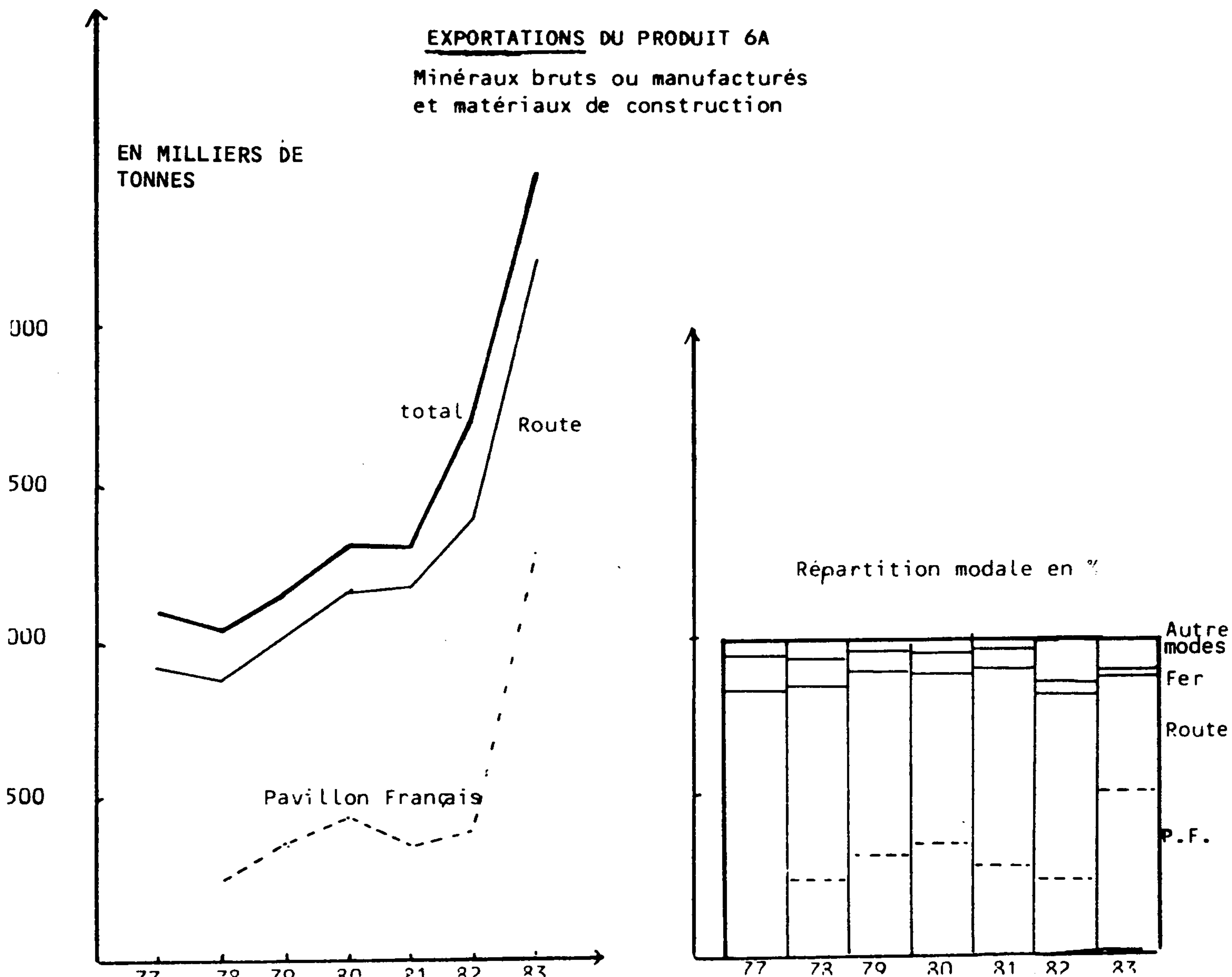
BILAN POUR LE PRODUIT : (8C)

	<u>1978</u>	<u>1983</u>
Sur le tonnage exporté :	372 209 tonnes	424 491 tonnes
% par la route :	87 %	90 %
soit :	324 621 tonnes	381 943 tonnes
% du trafic routier fait par les entrep. françaises :	79 %	65 %
soit :	256 450 tonnes	248 263 tonnes
% du trafic routier effectué de bout en bout :	78 %	80 %
Accroissement du tonnage exporté :	52 290 tonnes (+ 14%)	
Accroissement du tonnage transporté par route :	57 322 tonnes (+ 18%)	
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises :	- 3 137 tonnes (- 3%)	

Les exportations des produits chimiques représentaient 6% des exportations de la région Rhône-Alpes en 83, 7% en 1978. La part de la route dans les expéditions a toujours été supérieure à 85%. Depuis 1981 l'accroissement des exportations profitent également à la voie ferrée. On aurait pu attendre une meilleure performance de la voie navigable. Sa part oscille d'une façon tout à fait inexplicable. (Minimum : tonnage nul en 79, et maximum en 77 avec 222 tonnes, 15 tonnes seulement en 83). Comme pour la plupart des produits, la part du Pavillon Français a décru considérablement.

Conclusion : Le bilan est positif pour les exportations et la part de la route. Seule la concurrence internationale joue en défaveur du Pavillon Français.

e) Les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
(Catégorie 6A)



c) Les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction

Cette catégorie de produit représente à elle seule 36% des exportations de la région Rhône-Alpes en 1983, 21% en 1978. Elle occupe tout naturellement la part la plus importante du trafic routier à l'exportation (41%). La progression des exportations est spectaculaire. Elle peut à elle seule expliquer celles des exportations totales de la région en 83. Il est impossible ici de faire une analyse très fine de la répartition modale. En effet, on voit subitement apparaître en quantité loin d'être négligeable le transport par "autres moyens de transport". Ce qui signifie en clair, gazéoduc, oléoduc, air et mer sans pré-acheminement. Ce qui, étant donné la nature du produit et la situation de Rhône-Alpes paraissait impossible. Nous avons donc cherché les pays destinataires. Or, l'accroissement est uniquement dû à des exportations massives vers la Suisse. Nous en avons conclu que la rubrique "autres" devait en fait recouvrir en plus toutes les imprécisions sur le mode indéterminé. Nous n'avons donc travaillé que sur les chiffres sûrs, à savoir la part de la route du fer et de la voie navigable. La voie navigable, bien placée habituellement dans le transport de ce produit, avait une participation quasiment nulle jusqu'en 1982. Depuis, Elle a transporté 2300 tonnes en 82, 1700 en 83. C'est peut-être un début.

BILAN POUR LE PRODUIT : 6A

	<u>1978</u>	<u>1983</u>
Sur le tonnage exporté :	1 044 647 tonnes	2 490 107 tonnes
% par la route :	85 %	88 %
soit :	888 821 tonnes	2 182 495 tonnes
% du trafic routier :	28 %	59 %
fait par les entrep. françaises		
soit :	248 887 tonnes	1 287 672 tonnes
du trafic routier effectué de bout en bout :	98 %	99 %
Accroissement du tonnage exporté	: 1 445 460 tonnes (+138 %)	
Accroissement du tonnage transporté par route	: 1 293 674 tonnes (+145 %)	
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises	: <u>+1 038 785 tonnes</u> (+417 %)	

Conclusion : Etant donné le caractère tout à fait exceptionnel de ces exportations nous nous proposons dans la 2ème phase de notre étude de nous pencher sur le problème pour chercher les entreprises bénéficiaires, car tout laisse à penser que ce trafic est peut-être le fait de quelques entreprises des départements limitrophes de la Suisse effectuant des exportations pour quelques chantiers très ponctuels qui ne sauraient profiter à l'ensemble de la profession.

II-1.1.2. Les produits qui occasionnent une forte concurrence route fer

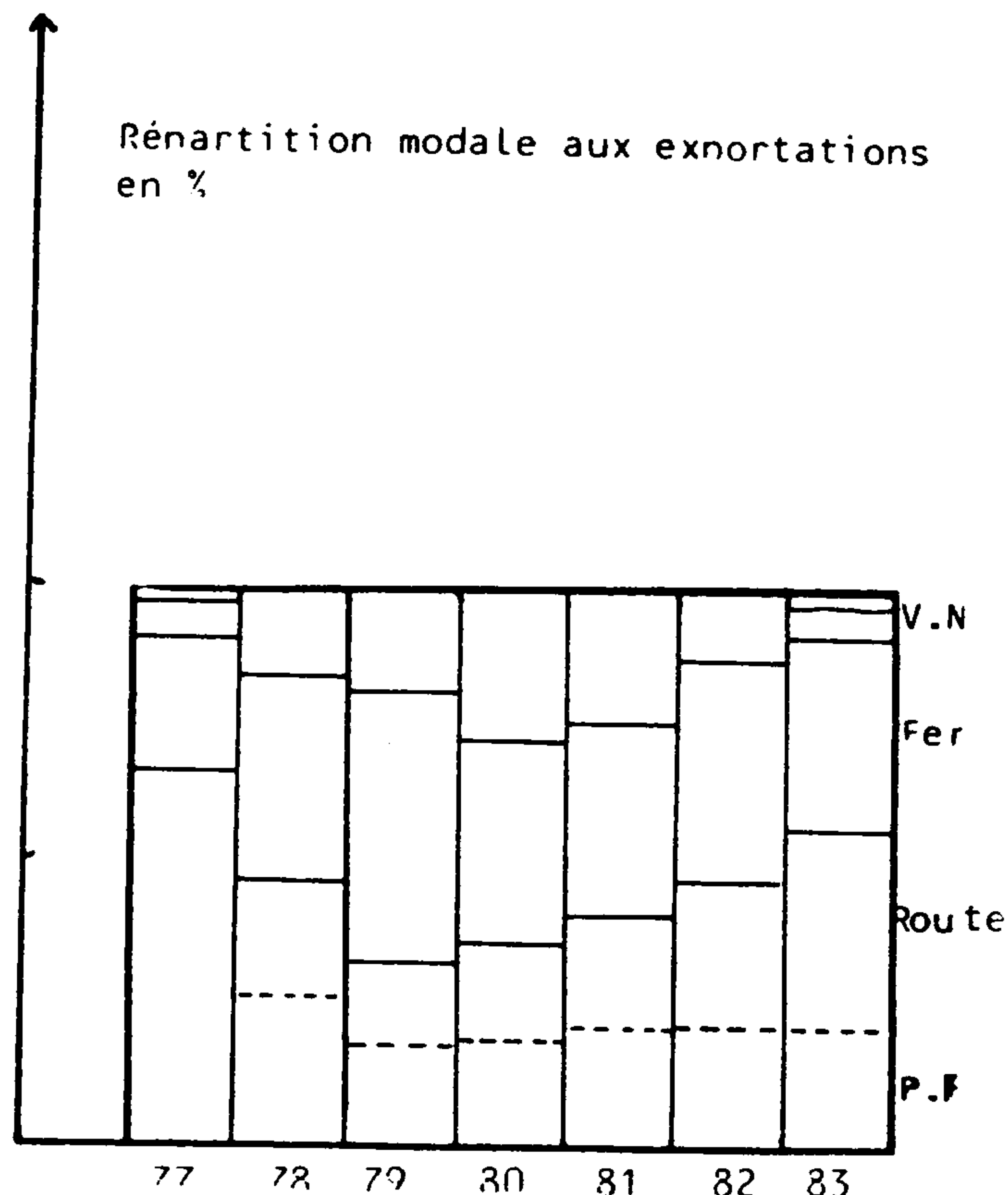
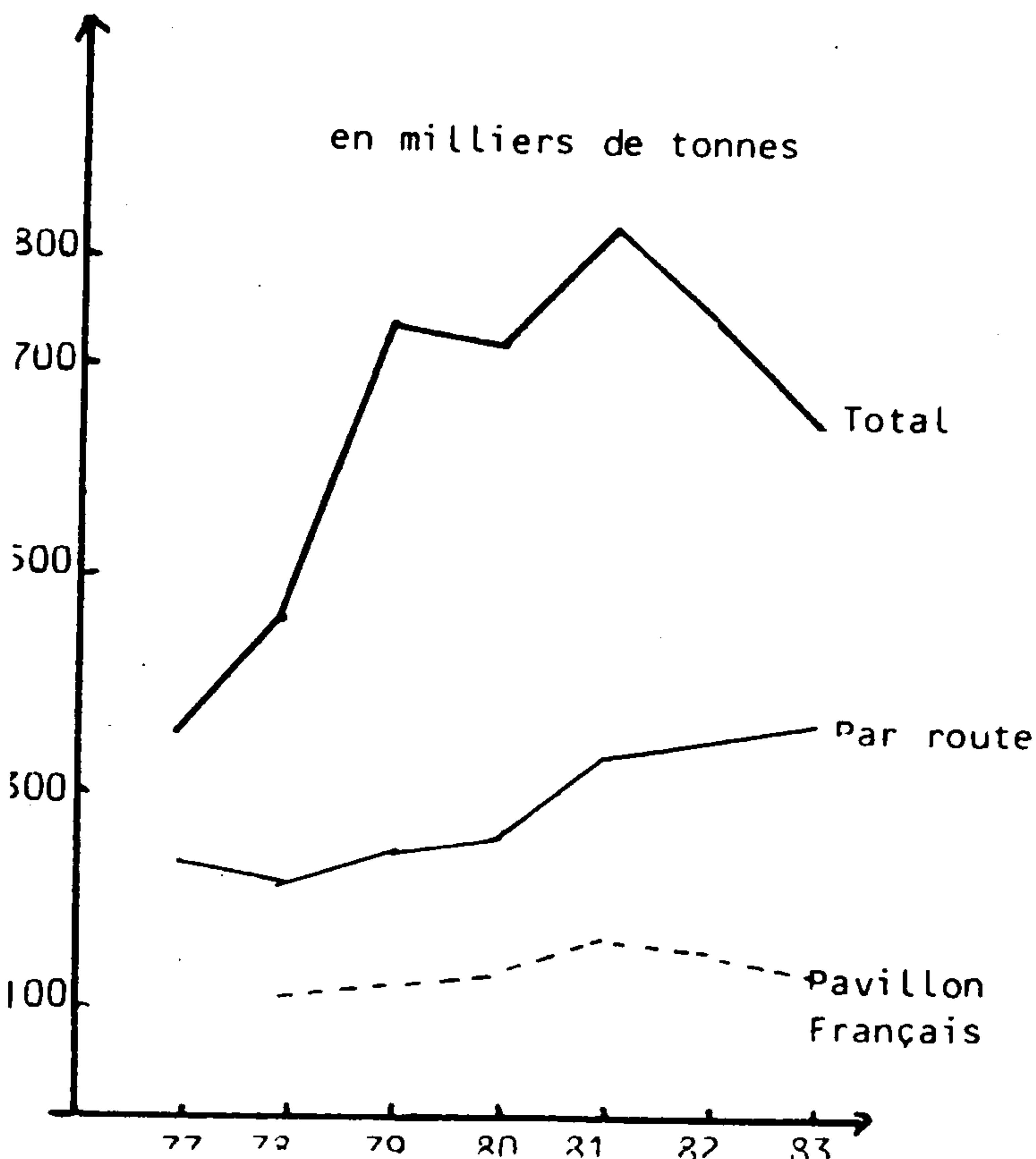
Il s'agit essentiellement des produits agricoles et animaux vivants (0), denrées alimentaires et fourrages (1) et enfin les produits chimiques de base (8A).

Les produits agricoles et animaux vivants (catégorie 0)

Les produits agricoles et animaux vivants représentaient en 1983, comme en 1978, 9% des exportations de la région Rhône-Alpes. Les tonnages transportés, bien qu'ayant cru considérablement, connaissent une chute importante depuis 1981. La lutte est serrée entre les trois modes sur toute la période. C'est un des rares produits sur lequel la route a vu sa participation descendre à 33% dans les exportations en 1979 au profit de la voie ferrée et la voie navigable. La situation s'est redressée en 1983 mais sa part n'est que de 57%, au détriment de la voie navigable. Malgré la baisse récente des exportations le bilan pour la route et pour les entreprises françaises est positif.

EXPORTATION DU PRODUIT 0 :

Produits agricoles et animaux vivants

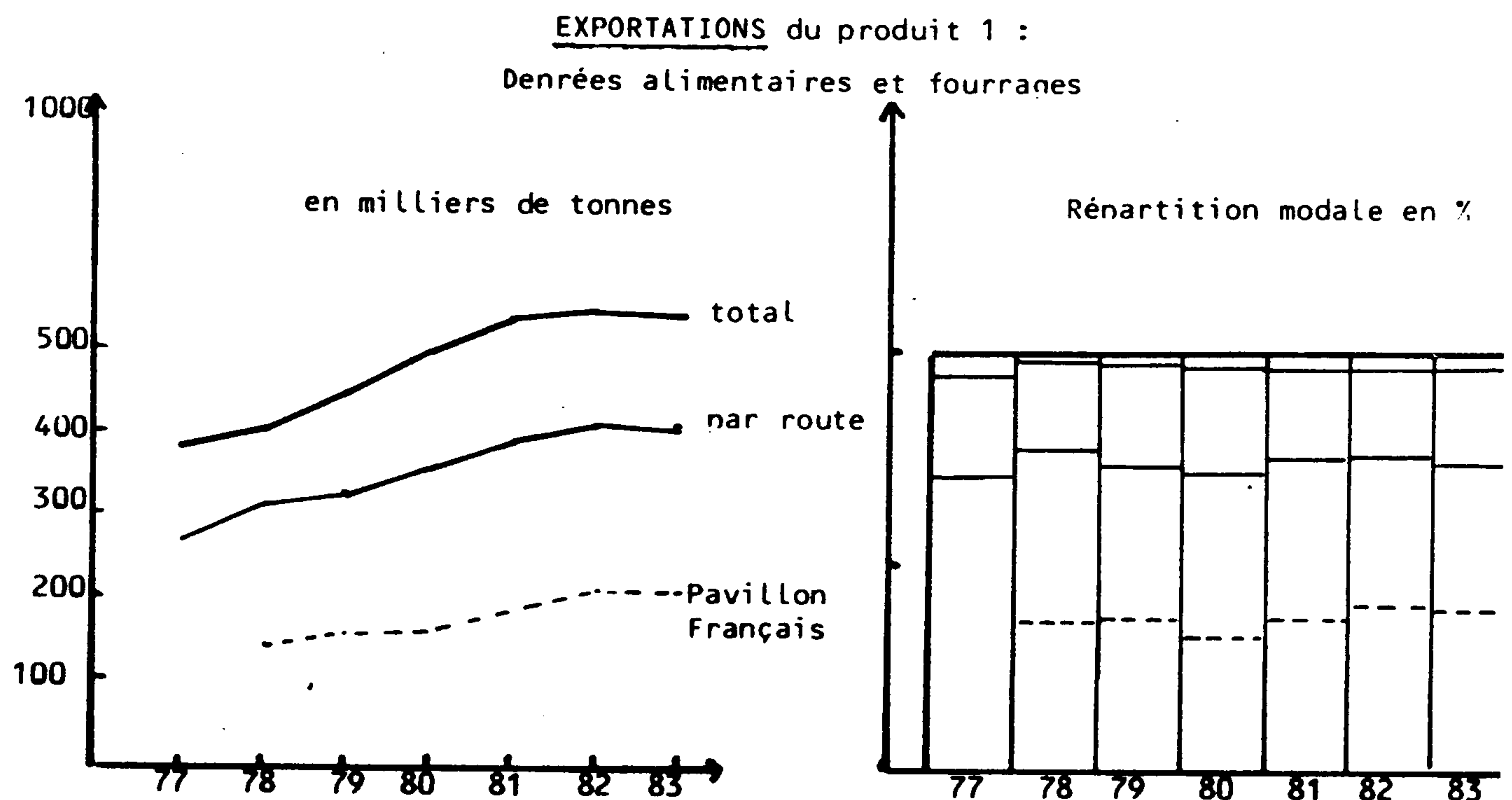


BILAN POUR LE PRODUIT : 0

	1978	1983
Sur le tonnage exporté :	468 406	636 000
% par la route :	47%	57%
soit :	218 711	364 636
% du trafic routier fait par les entrep. françaises :	53%	36%
soit :	115 917	131 280
du trafic routier effectué de bout en bout :	78%	88%
Accroissement du tonnage exporté :	167 594 T	(+ 36%)
Accroissement du tonnage transporté par route :	145 975 T	(+ 67%)
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises :	+ 15 370 T	(+ 13%)

Conclusion : les produits agricoles et animaux vivants représentent une catégorie peu fiable sur le plan des exportations parce que trop liée à la conjoncture économique, aux conditions climatiques, et aux relations bilatérales avec les destinataires. C'est le produit sur lequel la concurrence joue à fond pour les 3 modes. Il est donc pensable d'envisager un report du fer sur la route. On annonce une bataille entre le fer et la voie d'eau pour le transport de céréales. (cf article en fin de note). On sait que la concurrence joue surtout sur les prix, il est donc envisageable que la route ne puisse reprendre la place qu'elle tenait en 1978. Cependant c'est un domaine dans lequel elle doit se battre. Des négociations sont peut-être possibles avec la SNCF

b) les denrées alimentaires et fourrage



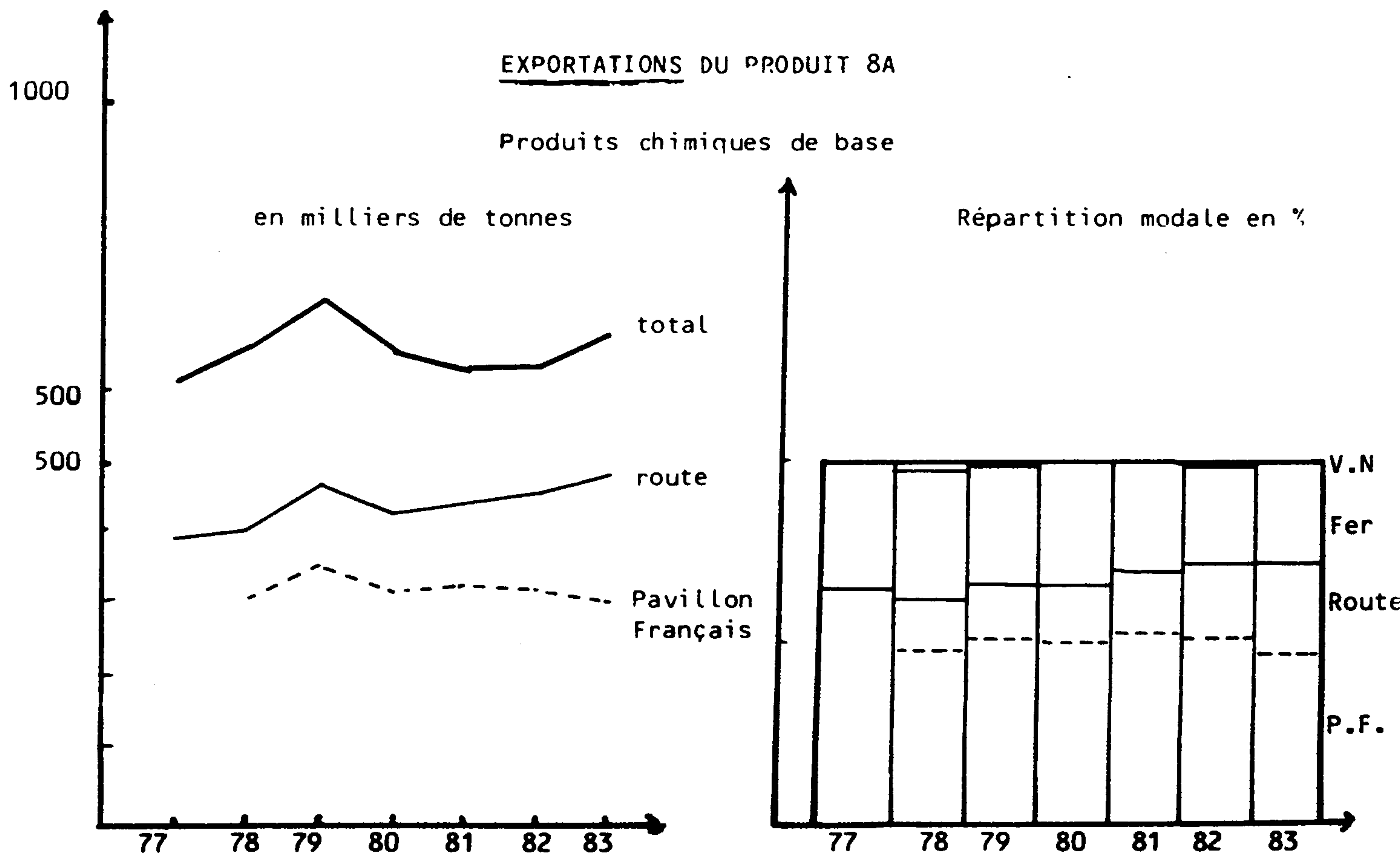
Les denrées alimentaires et fourrages représentaient, en 1983 comme en 1978, 8% des exportations de la région Rhône-Alpes. La progression est continue sur toute la période. Bien que le trafic par route est continuellement cru, sa part relative a beaucoup varié. Chaque variation du trafic routier est accompagnée d'une variation inverse du trafic par fer, la voie d'eau n'assurant que 2 à 3% du trafic de façon permanente. La part du Pavillon Français croît.

Conclusion : les denrées alimentaires et fourrage représentent un trafic non négligeable pour les transporteurs routiers comme les produits agricoles, la route doit pouvoir se maintenir tant dans le domaine de la concurrence intermodale que dans celui de la concurrence internationale. C'est donc un marché à ne pas négliger.

BILAN POUR LE PRODUIT : 1

	<u>1978</u>	<u>1983</u>
Sur le tonnage exporté :	408 049	544 499
% par la route :	77%	74%
soit :	315 700	403 842
% du trafic routier fait par les entrep. françaises :	47%	53%
soit :	148 379	214 036
% du trafic routier effectué de bout en bout :	88%	87%
Accroissement du tonnage exporté :	136 450 T	(+ 33%)
Accroissement du tonnage transporté par route :	88 142 T	(+ 28%)
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises :	65 657 T	(+ 44%)

c) Les produits chimiques de base



BILAN POUR LE PRODUIT : 8A

	<u>1978</u>	<u>1983</u>
Sur le tonnage exporté :	661 261 T	678 035 T
% par la route :	62%	72%
soit :	410 853 T	485 992 T
% du trafic routier fait par les entrep. françaises :	77%	65%
soit :	316 356 T	315 895 T
% du trafic routier effectué de bout en bout :	78%	79%
Accroissement du tonnage exporté :	16 774 (+ 25%)	
Accroissement du tonnage transporté par route :	75 139T (+ 18%)	
Accroissement du tonnage transporté par les entreprises françaises :	- 461 T (- 0,1%)	

Les produits chimiques de base représentaient 10% des exportations de la région Rhône-Alpes en 1983 contre 13% en 78. La part relative de la route a toujours été croissante. On peut voir ici la question fragile de la voie d'eau qui a transporté 22 tonnes en 81, 11 600 tonnes en 78, 1 800 en 83. La part relative du Pavillon Français a baissé de 12% sur la période, le bilan sur le tonnage transporté est en valeur absolue légèrement négatif.

Conclusion : la performance des entreprises françaises est médiocre. Etant donné l'élimination progressive de la voie d'eau dans le transport d'un produit réputé fluvialisable au profit de la route, il est tout à fait envisageable qu'il soit possible de récupérer une partie du trafic à la voie ferrée mais c'est surtout dans la concurrence internationale qu'il faut mettre l'effort.

II.12. Evolution du trafic selon la destination

Les échanges avec les principaux clients de la région Rhône-Alpes sont étudiés à travers le volume et la nature des exportations, et la répartition modale du trafic. Pour chaque pays un tableau synthétise les principaux résultats et un graphique représente l'évolution des exportations du trafic routier et du trafic effectué par le Pavillon Français.

Chaque tableau présente :

- . le tonnage total exporté,
- . les trois produits les plus exportés ;

puis pour chaque mode :

- . le tonnage exporté,
- . la part relative exportée par chaque mode,
- . le produit le plus exporté,
- . la part du mode dans les exportations du produit,
- . la part du produit dans le trafic modal ;

et pour la route :

- . le tonnage exporté par le Pavillon Français,
- . la part du Pavillon Français dans le trafic routier,
- . le produit le plus exporté (en tonnage) par le Pavillon Français.

Les exportations ont connu de 1978 à 1983 un accroissement faible pour la Belgique et le Luxembourg (1), la RFA et l'Italie (de 4 % pour le Bénélux à 11 % pour l'Italie) et beaucoup plus important pour les Pays-Bas, l'Espagne et la Grande Bretagne (de 20 % pour les Pays-Bas à 46 % pour la Grande Bretagne). Assez paradoxalement, les taux d'accroissement des exportations par route ont progressé trois fois plus que ceux des exportations totales vers la RFA, l'Italie et le Bénélux.

L'accroissement des tonnages transportés par le Pavillon Français est très faible dans l'ensemble et même négatif vers le Bénélux et les Pays-Bas. Par contre, il atteint 25 % pour l'Italie et 29 % vers l'Espagne.

La répartition modale s'est modifiée vers toutes les destinations en faveur de la route excepté vers la Grande Bretagne pour laquelle le trafic sur toute la période est assuré à 91 % par la route et 9 % par le fer. Cette prise du marché se fait au détriment de la voie ferrée qui voit sa participation diminuer en valeur relative dans toutes les directions excepté vers les Pays-Bas.

Il faut rappeler que ces taux sont calculés sur des valeurs brutes très différentes. Ce sont de 128.000 tonnes à 153 000 tonnes qui sont transportées vers les Pays-Bas alors que plus de dix fois plus sont exportées vers l'Italie. C'est pourquoi nous présentons à la fois les tonnages bruts et les pourcentages.

(1) les autorisations de trafic bilatéral concernent exclusivement la Belgique, ne sont pas nécessaires pour le Luxembourg et n'interviennent pour les Pays-Bas qu'à travers le transit en Belgique (autorisation accordée pour la Belgique). Les statistiques douanières SITRAM exploitées ici concernent la Belgique et le Luxembourg.

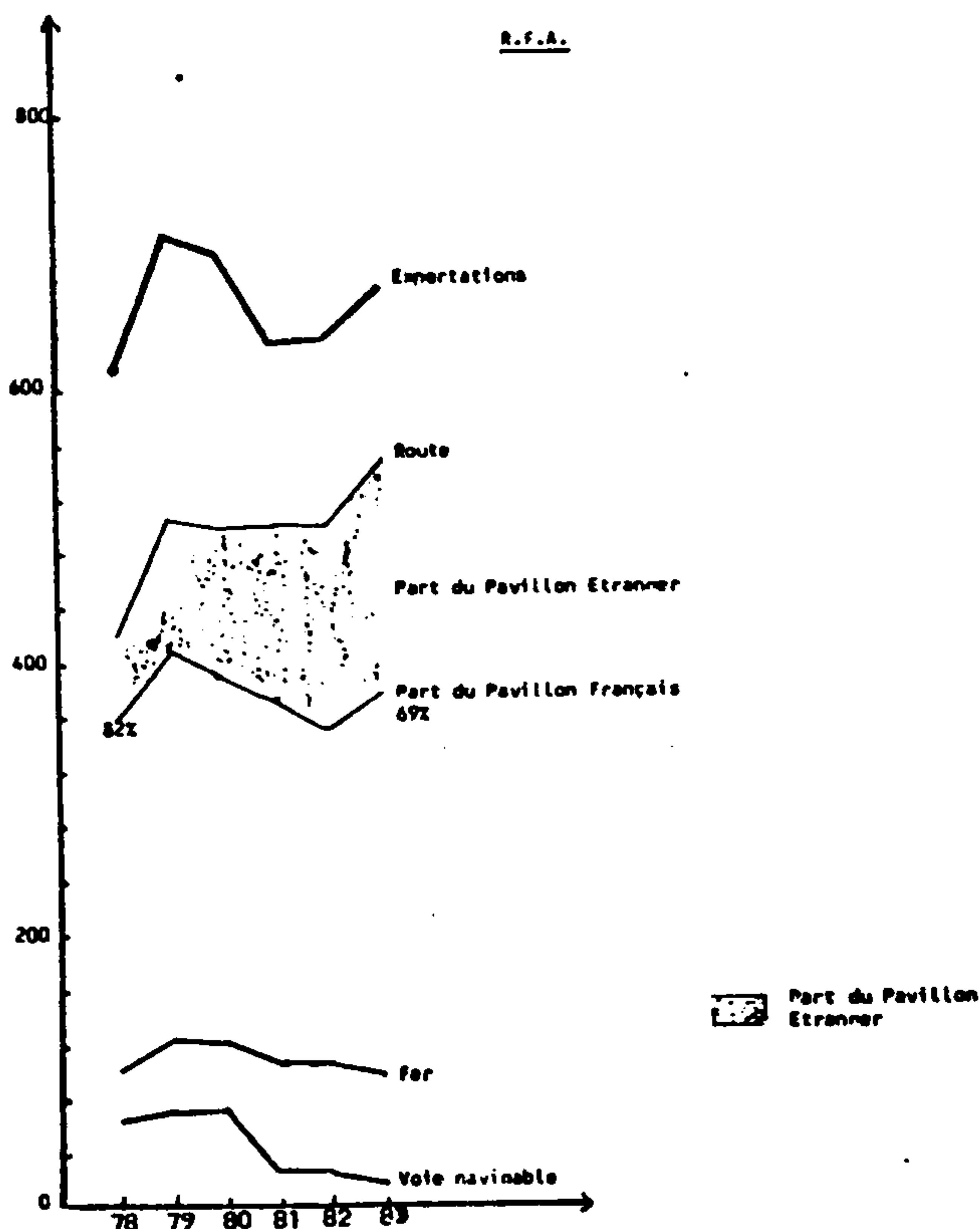
R.F.A.	78	79	80	81	82	83
Exportations en 1000 tonnes Produits les plus exportés	610 8A-0-8C	709 0-8A-8C	697 0-8A-8C	638 8A-8C-9D	637 8A-8C-9D	667 8A-8C-9D
<u>Part de la route</u>						
en 1000 tonnes	439	507	494	502	499	546
en %	72	71	71	79	78	82
Produit le plus exporté	8C	8C	8C	8C	8C	9D
% dans l'exportation du produit	92	93	93	94	94	100
% dans le mode	18	18	19	18	18	17
Part du Pavillon français en %	82	80	79	75	70	69
En millier de tonnes	360	406	390	377	349	376
Produit le plus transporté	9D (92%)	9D (91%)	9D (85%)	9D (82%)	9D (80%)	9D (74%)
<u>Part du fer</u>						
en 1000 tonnes	106	128	126	105	106	97
en %	17	18	18	16	17	15
Produit le plus exporté	8A	8A	8A	8A	8A	8A
% dans les exportations du produit	37	41	44	36	33	28
% dans le mode	35	38	39	38	34	34
<u>Voie navigable</u>						
en 1000 tonnes	65	74	76	31	31	23
en %	11	10	11	5	5	3
Produit le plus exporté	0	0	0	0	0	1
% dans les exportations du produit	55	51	56	30	36	21
% dans le mode	78	84	85	74	70	68

II.121. Les échanges avec la R.F.A.

On assiste, sur la période 1978 à 1983, à des fluctuations importantes des exportations vers l'Allemagne entraînant des variations sensibles du trafic routier. La tendance pour 1983 est à la hausse. La part relative du Pavillon routier Français décroît bien que le tonnage transporté soit en légère hausse. Depuis 1980, les exportations effectuées par voie ferrée et par voie d'eau n'ont cessé de décroître.

Il faut noter l'atout majeur de la route qui transporte toutes sortes de produits alors que la voie ferrée, et encore plus la voie d'eau, ont des trafics très spécifiques. Ainsi le produit le plus exporté par la voie d'eau représente de 70 à 80 % du trafic fluvial, et celui le plus transporté par le fer représente de 34 à 40 % du trafic ferroviaire, alors que pour la route, la part n'est que de 17 à 19 %.

Une modification importante a eu lieu dans la structure même des exportations. Les produits agricoles qui représentaient 22 % des exportations en 1976, n'occupent plus que 5 % des exportations en 1983. Ceci explique en partie la chute du trafic fluvial par lequel ce produit était exporté. La route a gardé le même trafic, ce qui a fait croître considérablement sa part relative dans les exportations. Les produits chimiques de base ont pris petit à petit la première place et sont transportés à 72 % par la route. Toutefois, c'est le produit le plus transporté par le fer (mais sa part diminue d'année en année). Les "autres produits chimiques" qui tiennent la deuxième place dans les exportations sont transportés à 95 % par la route. Enfin, les articles manufacturés sont devenus le monopole de la route qui en assure totalement le transport. Le Pavillon routier Français est surtout présent dans les exportations de produits manufacturés dont les exportations sont en pleine croissance. On peut donc espérer une meilleure performance du Pavillon Français. Certains produits pourraient être plus recherchés tels les machines et matériels métalliques pour lesquels les exportations ont bien repris en 1983, et bien qu'étant transportés à 92 % par la route, ne sont assurés qu'à 66 % par le Pavillon Français.



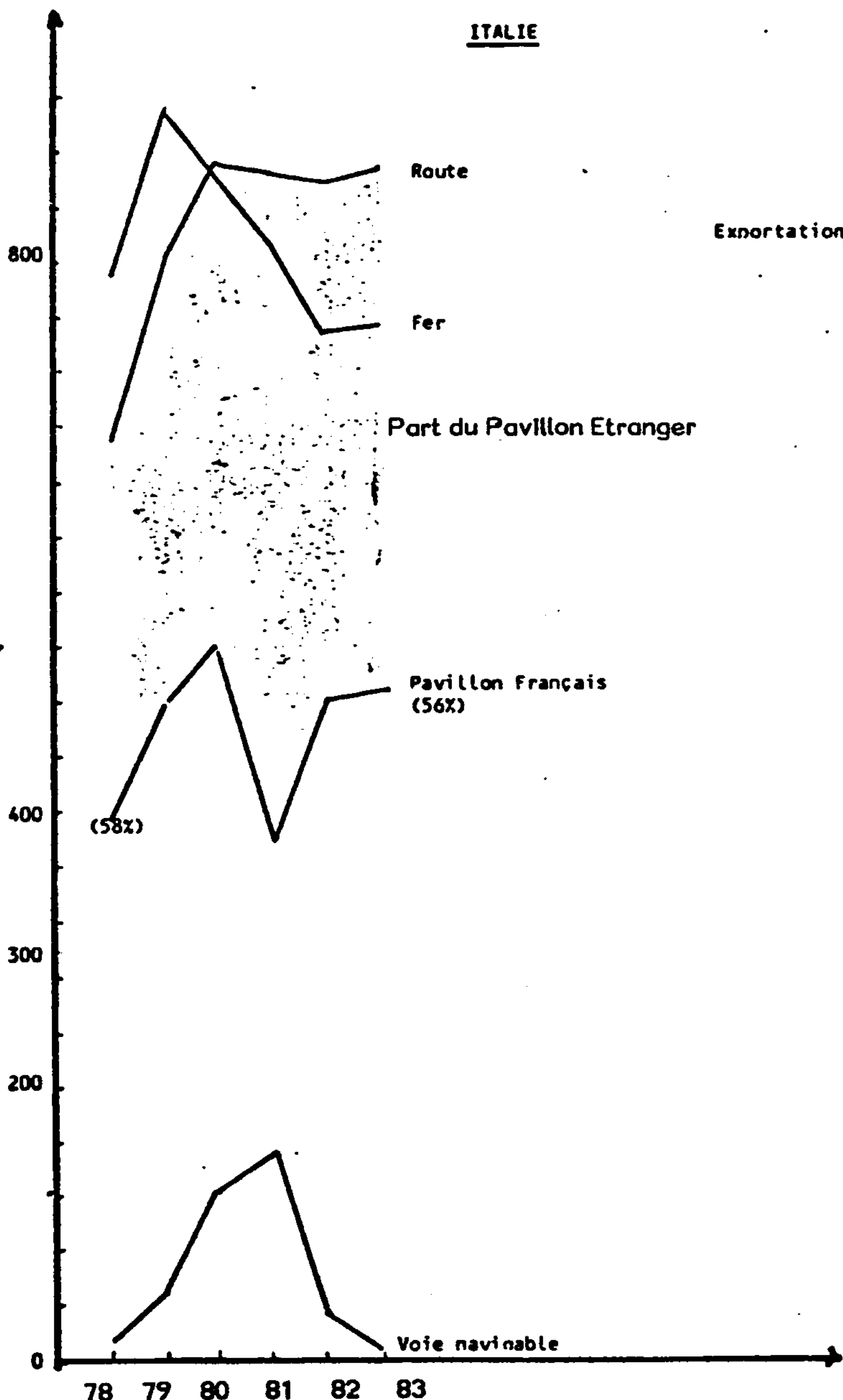
ITALIE	78	79	80	81	82	83
Exportations en 1000 tonnes Produits les plus exportés	1480 4A-0-1	1775 4A-0-1	1766 4A-0-1	1840 4A-0-1	1650 4A-0-1	1640 4A-0-1
<u>Part de la route</u>						
en 1000 tonnes	674	801	876	864	860	868
en %	46	45	50	47	52	52
Produit le plus exporté	1	1	1	1	0	0
% dans l'exportation du produit	96	90	87	90	48	47
% dans le mode	24	20	19	20	20	22
Part du Pavillon français en %	58	60	60	57	56	56
En millier de tonnes	390 4A (96%)	480 4A (92%)	526 8A (89%)	493 8A (88%)	481 8A (85%)	486 4A (85%)
<u>Part du fer</u>						
en 1000 tonnes	794	919	763	827	754	765
en %	54	52	43	45	46	47
Produit le plus exporté	4A	4A	4A	4A	4A	4A
% dans les exportations du produit	97	93	91	95	96	95
% dans le mode	71	56	65	65	70	64
<u>Voie navigable</u>						
en 1000 tonnes	13	54	125	149	38	7
en %	1	3	7	8	2	0
Produit le plus exporté	0	0	0	0	0	0
% dans les exportations du produit	6	12	30	29	9	1
% dans le mode	100	100	97	98	86	72

II.122. Les échanges avec l'Italie

L'Italie est le plus gros client de la région Rhône-Alpes (en tonnages exportés). Le volume global exporté après avoir crû jusqu'en 1981, décline considérablement puisqu'en 1983 le tonnage exporté est inférieur à celui de 1979. Cependant le trafic routier se maintient au même niveau et accroît ainsi sa part relative (qui reste l'un des plus faibles). Malgré une augmentation du trafic exporté par le Pavillon Français de 25 %, la part relative dans le trafic routier a diminué de 2 %. Depuis 1979, le trafic ferroviaire décroît continuellement et depuis 1981 pour la voie navigable, actuellement abandonnée. La spécificité du mode ressort encore plus que pour la RFA : la voie navigable n'exportant pratiquement que des produits agricoles et animaux vivants, la voie ferrée les minerais ferreux et déchets pour la métallurgie. La route est présente dans tous les autres produits.

La variation des exportations est essentiellement liée à celle des produits agricoles et animaux vivants.

Les denrées alimentaires, principal trafic effectué par la route, suivent des fluctuations assez imprévisibles d'année en année. En 1982 et 1983, elles laissent la première place aux produits agricoles et animaux vivants dans le trafic routier.



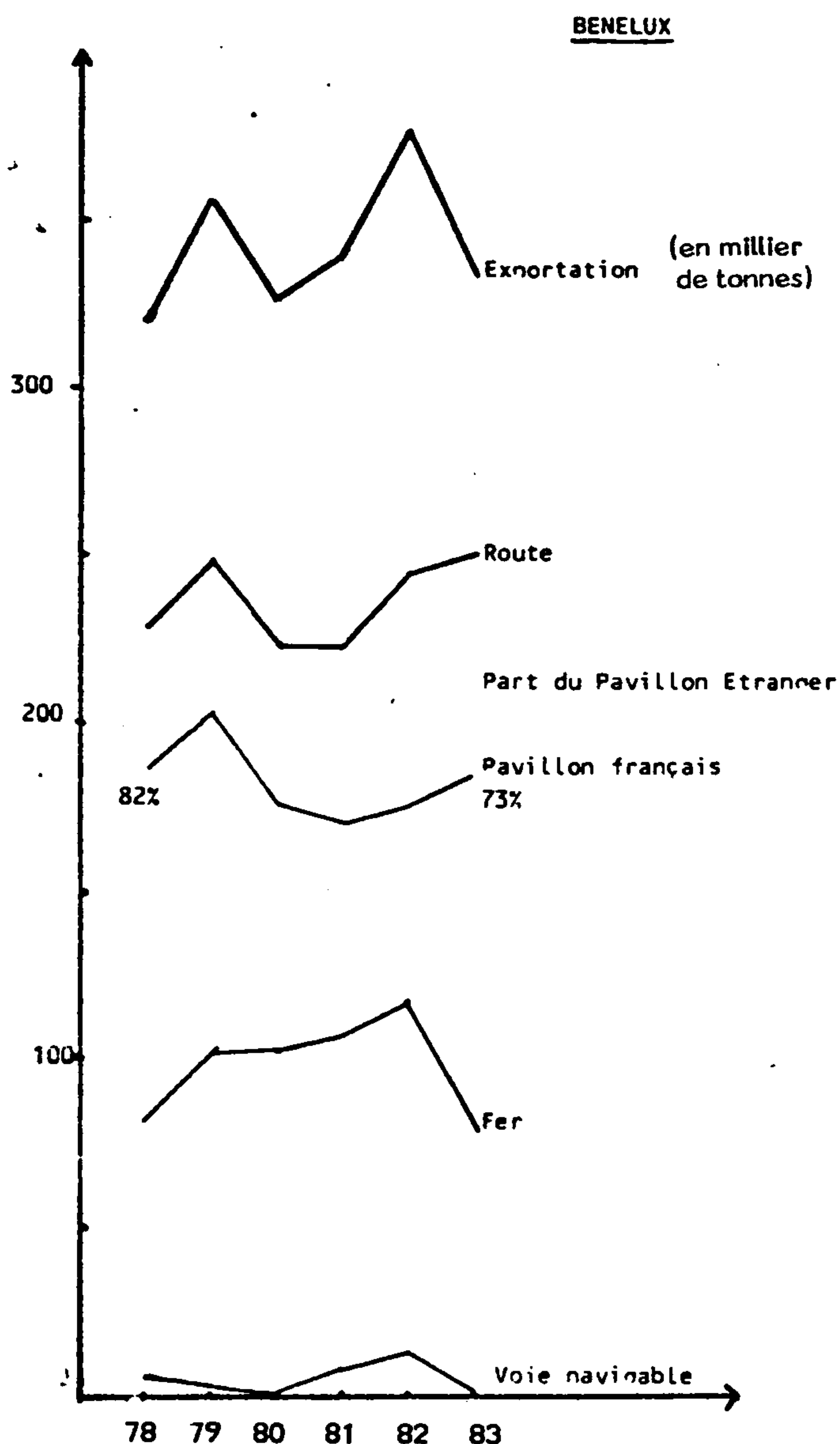
Le Pavillon Français était particulièrement présent dans le trafic des minerais ferreux et déchets pour la métallurgie et celui des produits chimiques de base.

Ainsi, pour l'Italie, l'évolution dans les produits transportés influence fortement la concurrence intermodale. Cette évolution suit les conditions climatiques puisque les principaux produits sont agricoles et alimentaires. C'est un rare cas où l'on voit le fer effectuer un trafic supérieur à la route pour le transport des produits agricoles et animaux vivants. De plus, c'est le produit pour lequel la participation du Pavillon Français est la plus faible (23 %). Il faudrait en chercher les raisons.

BELGIQUE / LUXEMBOURG		78	79	80	81	82	83
Exportations en 1000 tonnes							
Produits les plus exportés		320 1, 8A, 9D	358 1, 8A, 9D	329 1, 8A, 9D	340 1, 8A, 9D	377 1, 8A, 0	334 1, 8A, 9D
<u>Part de la route</u>							
en 1000 tonnes		230	252	225	223	245	253
en %		72	70	68	66	65	76
Produit le plus exporté		8A	8A	9D	9D	1	1
% dans l'exportation du produit		75	77	86	98	38	45
% dans le mode		17	13	13	14	17	16
Part du Pavillon français en millier T.		188	204	178	172	176	184
% dans le plus transporté		82 8A (87%)	81 9D (91%)	79 9D (39%)	77 8A (88%)	72 8A (88%)	73 8A (86%)
<u>Part du fer</u>							
en 1000 tonnes		83	102	102	108	118	80
en %		26	28	31	32	31	24
Produit le plus transporté		1	1	1	1	1	1
% dans les exportations du produit		67	69	72	67	61	55
% dans le mode		53	60	65	58	52	61
<u>Voie navigable</u>							
en 1000 tonnes		7	4	1,5	9	13	1,5
en %		2	1	Σ	3	4	Σ
Produit le plus exporté		0	0	0	0	0	0
% dans les exportations du produit		23	9	4	19	21	4
% dans le mode		96	82	82	91	92	81

II.123. Les échanges avec la Belgique et le Luxembourg

Nos exportations vers le Bénélux ont très peu progressé ces cinq dernières années et marquent un net recul en 1983. Ce recul n'est pas dû à un seul produit mais à l'ensemble des produits les plus exportés (denrées alimentaires et fourrages, produits chimiques de base, produits agricoles et animaux vivants). Seuls les articles manufacturés marquent une progression. La route a chaque fois profité du changement en transportant surtout des produits chimiques en 1978 et 1979, des produits manufacturés en 1980 et 1981 et des denrées alimentaires en 1982, 1983. C'est encore son hétéroclisme qui l'a sauvée. Le fer pour lequel 61 % du trafic est représenté par les denrées alimentaires a perdu 32 % en 1983 et transporte un tonnage inférieur à celui de 1978. La voie navigable dont le trafic était basé uniquement sur les produits agricoles et animaux vivants a disparu du marché.



La part du Pavillon Français a décliné de 2 % en tonnage transporté mais de 9 % en part relative. On peut s'étonner d'une telle situation vis-à-vis d'un pays où les relations sont favorisées par un langage commun. La performance est honnête puisqu'il achemine 73 % du trafic routier vers le Bénélux, ce qui est nettement au-dessus de la moyenne. Le produit le plus transporté est redevenu comme en 1978 les produits chimiques de base après avoir été entre 1979 et 1980 les articles manufacturés. Chacun de ces deux produits assurant sur toute la période une trentaine de milliers de tonnes au Pavillon routier Français.

On remarque la faible participation du Pavillon Français dans le transport de denrées alimentaires et fourrages, produit le plus exporté en 1983 ; il semble que cette faiblesse soit liée à celle de la route en général, qui n'assure que 45 % de ces exportations.

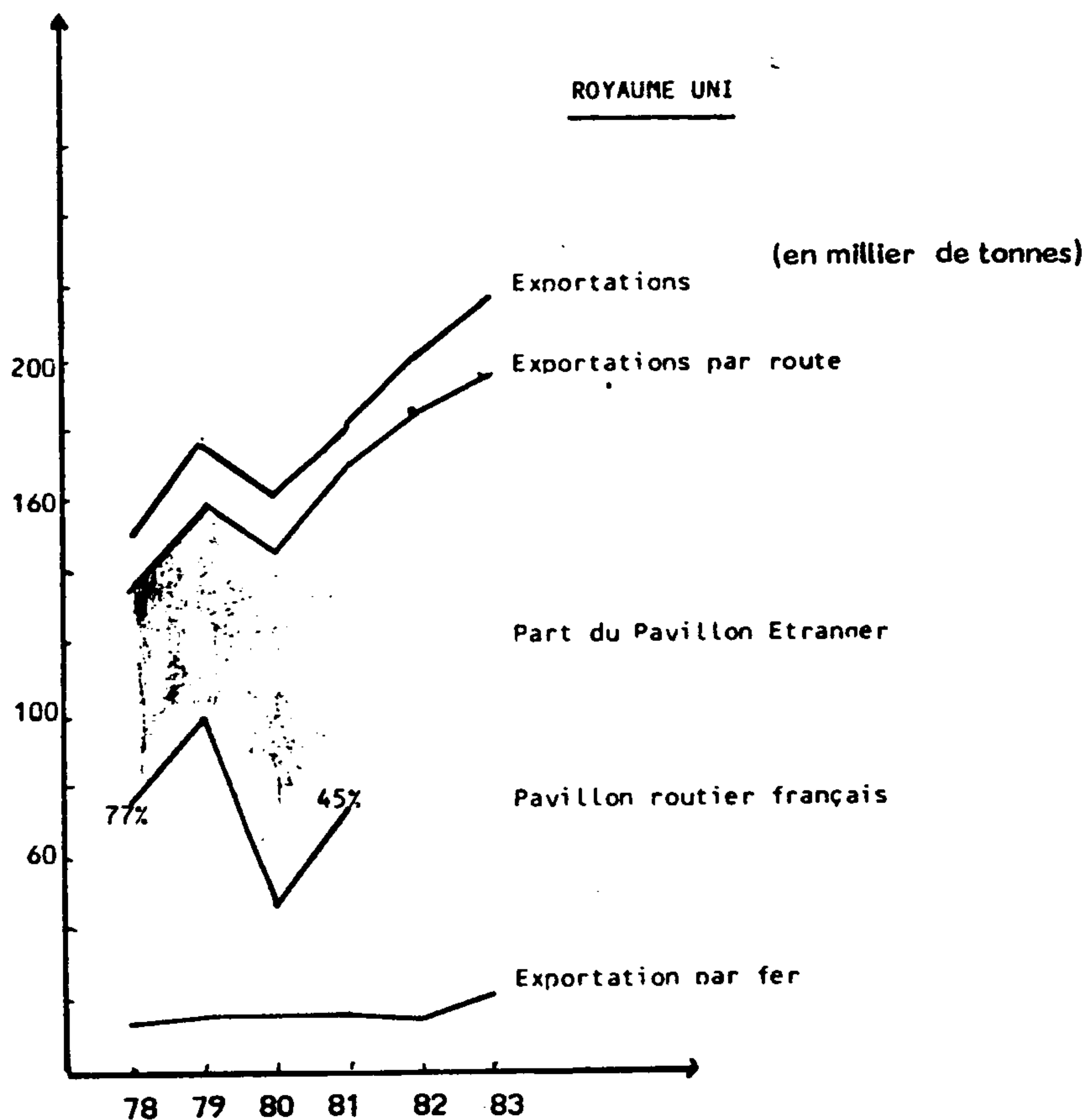
ROYAUME UNI	78	79	80	81	82	83
Exportations en 1000 tonnes Produits les plus exportés	149 8A-5A-9D	177 8A-8C-9D	161 9B-9D-8A	180 9D-0-8A	199 9D-8C-8A	217 9D-8A-8C
<u>Part de la route</u>						
en 1000 tonnes	136	159	146	166	185	196
en %	91	90	91	92	93	91
Produit le plus exporté	9D	8C	9B	9D	9D	9D
% dans l'exportation du produit	99	100	100	97	98	100
% dans le mode	15	16	17	18	19	19
Part du Pavillon français en 1000 Ton.	77	100	45	74	non connu	non connu
En %	57	63	31	45	"	"
Produit le plus transporté	5A- (88%)	5A- (87%)	8A- (66%)	9B- (54%)	"	"
<u>Part du fer</u>						
en 1000 tonnes	13	17	14	14	13	20
en %	9	10	9	8	6	9
Produit le plus exporté	8A	8A	8A	8A	5A	5A
% dans les exportations du produits	23	35	32	21	28	28
% dans le mode	44	61	53	37	41	31

II.124. Les échanges avec le Royaume-Uni

C'est avec le Royaume-Uni que les exportations de la région Rhone-Alpes ont le plus progressé (+ 46 % en cinq ans). Cette constatation est d'autant plus importante que la quasi totalité du trafic est effectué par la route. Malheureusement, la part du Pavillon Français dans le trafic routier n'est plus connue depuis 1981.

La structure des exportations est variable dans le temps. Ainsi, les produits métallurgiques ferreux qui représentaient 15 % des exportations en 1978 n'en représentent plus que 11 % en 1983, alors que les articles manufacturés occupaient la troisième place en 1978 avec 14 % des exportations, ils sont en 1983 en tête et représentent 17 % des exportations. La route est ~~particulièrement bien placée~~ pour ces derniers puisqu'elle en assure la totalité du transport.

Par manque d'information, il ne nous est pas possible de faire un commentaire sur la nature du trafic du Pavillon Français. Il serait utile, dans la seconde phase de cette étude, d'interviewer quelques entrepreneurs réalisant un grand nombre de déplacements vers cette destination pour connaître mieux la structure du trafic.

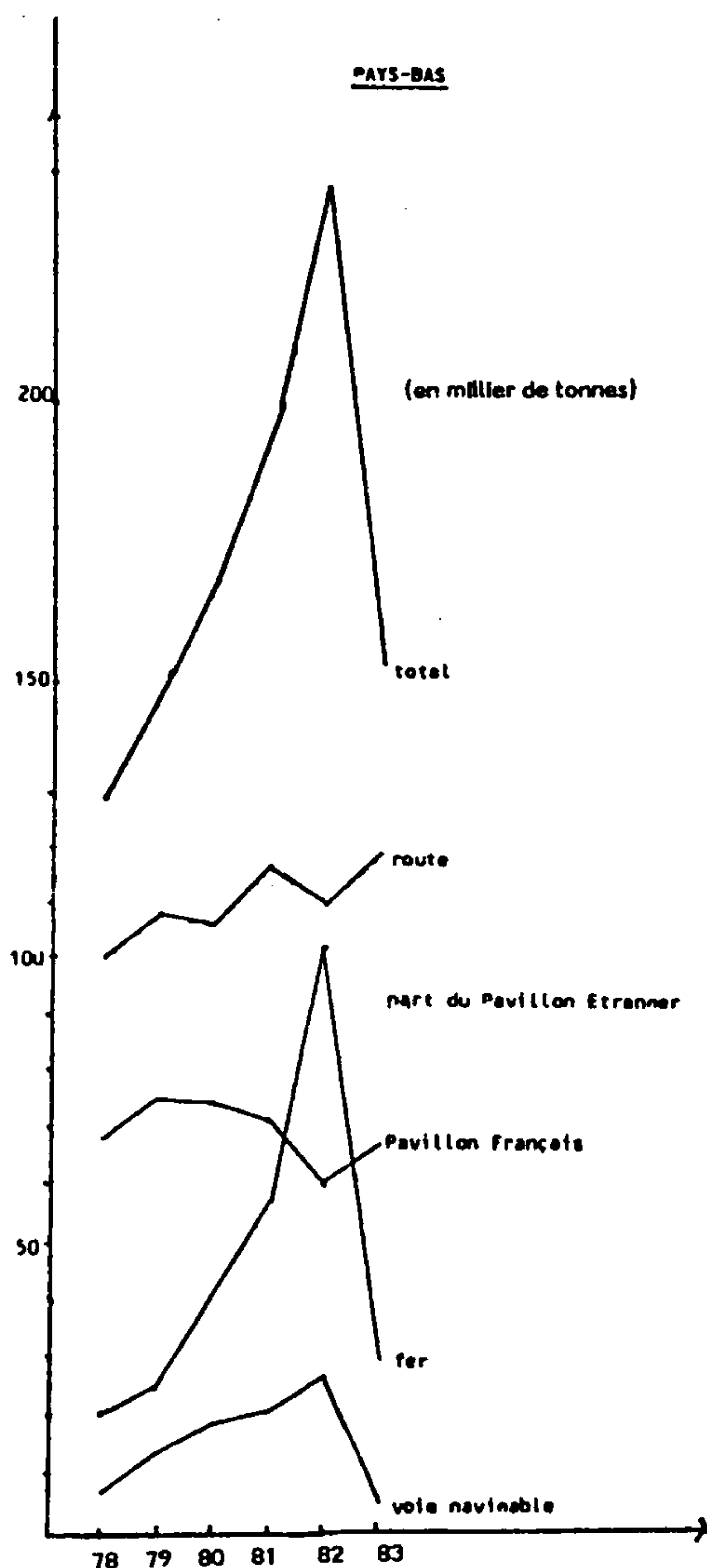


PAYS BAS		78	79	80	81	82	83
Exportations en 1000 tonnes Produits les plus exportés		128 8A-0-9D	148 0-8A-8B	168 0-8A-9B	194 0-8A-9D	238 0-8B-9D	153 8A-0-9D
<u>Part de la route</u>							
en 1000 tonnes		100	108	106	116	110	119
en %		72	73	63	60	46	78
Produit le plus exporté		8A	8A	8A	8A	8A	8A et 9D (8C
% dans l'exportation du produit		90	87	86	86	75	à 100% route
% dans le mode		25	24	21	21	19	20 445 T
Part du Pavillon français en %		68	69	70	61	55	
en 1000 tonnes		68	74	74	71	60	56
							67
<u>Part du fer</u>							
en 1000 tonnes		21	26	43	57	101	29
en %		16	18	26	29	42	19
Produit le plus exporté		0	0	0	0	0	0
% dans les exportations du produit		59	50	58	64	71	52
% dans le mode		78	74	83	91	89	47
<u>Voie navigable</u>							
en 1000 tonnes		7	14	19	21	27	5
en %		5	9	11	11	11	3
Produit le plus exporté		0	0	0	0	0	0
% dans les exportations du produit		25	36	29	22	19	14
% dans le mode		100	98	99	85	86	64

II.125. Les échanges avec les Pays-Bas

Les exportations de la région Rhône-Alpes vers les Pays-Bas sont essentiellement basées sur les produits agricoles et animaux vivants qui de 1977 à 1982, ont été multipliées par 25 et représentaient en 1982 52 % de nos exportations totales.

L'effondrement de ce type d'exportation en 1983 explique donc tout à fait la chute des exportations totales entraînant la chute du trafic ferroviaire et par voie d'eau qui assuraient 90 % des expéditions. C'est pourquoi la route a progressé lentement, plus impliquée dans le transport de produits chimiques de base et d'articles manufacturés dont elle a pratiquement l'exclusivité et qui connaissent un léger essor. Sur les cinq dernières années, on observe cependant un accroissement du tonnage exporté de 20 %, mais qui porte sur des valeurs si faibles que cela se ressent peu sur le trafic routier qui assure pourtant 78 % des exportations.



Le Pavillon Français dont la part relative avait progressé ainsi que le tonnage transporté jusqu'en 1980, n'a cessé de décroître depuis pour atteindre en 1983 une activité inférieure à celle de 1978 et un taux de participation inférieur à la moyenne. On remarque sa présence dans les exportations de produits chimiques de base où il effectue 71 % du trafic routier et dans les articles manufacturés qu'il exporte à 75 %.

On ne peut guère dire ce que sera 1984. Toutefois les échanges avec les Pays-Bas resteront fragiles dans la mesure où ils sont liés à deux ou trois produits seulement.

La chute des produits agricoles n'est pas spécifique aux Pays-Bas, après avoir augmenté régulièrement jusqu'en 1981, les exportations ont décroché d'année en année vers l'ensemble de la Communauté Economique Européenne. De 719 000 tonnes exportées en 1981, ce ne sont plus que 516 000 tonnes qui l'ont été en 1983, ce qui représente une chute de 28 %. Si l'on observe les exportations totales de Rhône-Alpes vers l'ensemble des clients, c'est une

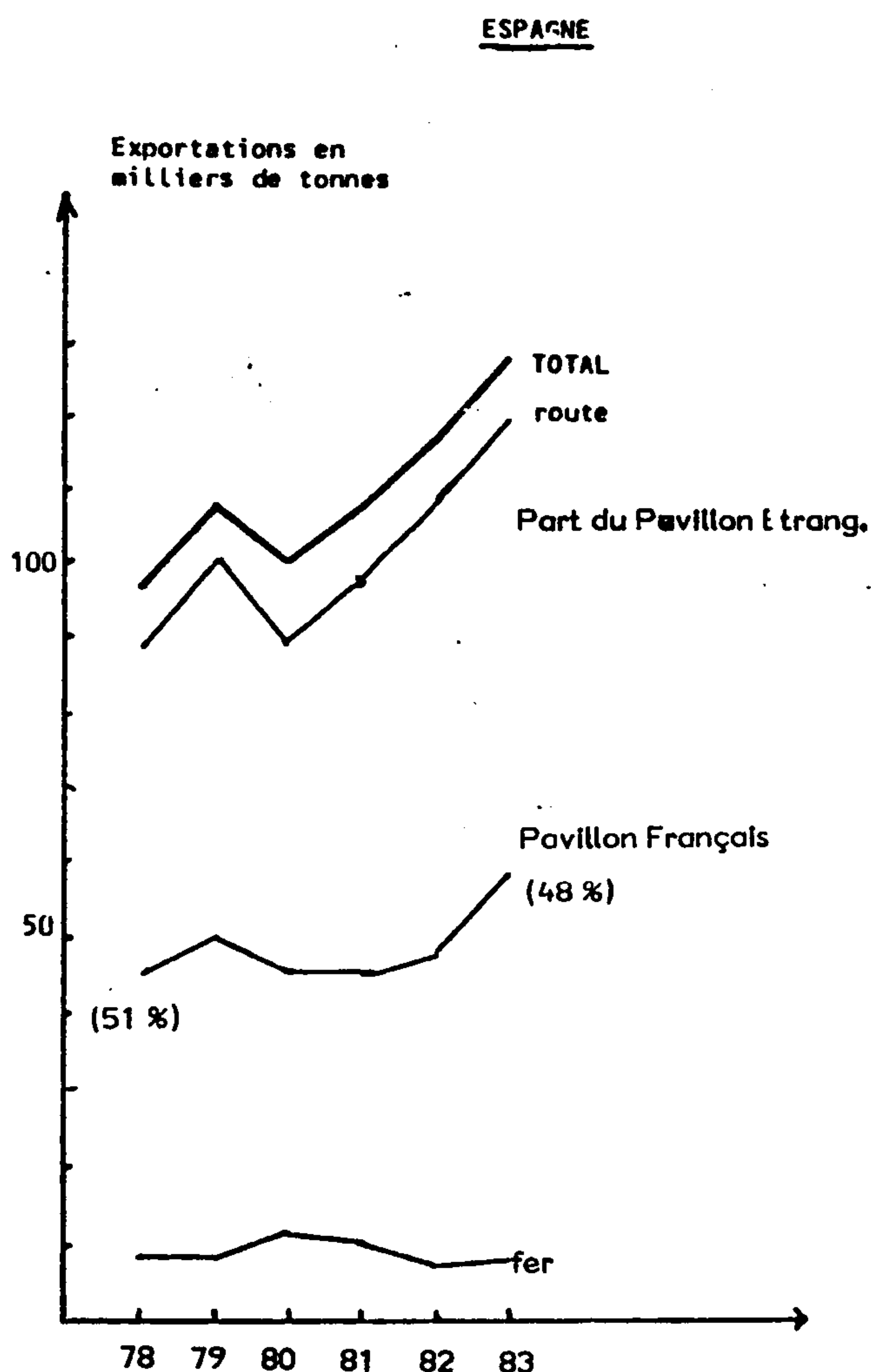
chute de 24 % qui est constatée (632 000 tonnes en 1981 contre 636 000 en 1983). La chute de 79 % de 1982 à 1983 pour les Pays-Bas revêt toutefois un caractère exceptionnel.

C'est ici un problème qui dépasse le cadre de l'étude ; peut-être peut-on avancer que la clause de préférence pour les échanges entre pays de la Communauté Economique Européenne n'est plus respectée (ce qui supposerait un approvisionnement vers des pays hors communauté, où les tarifs seraient moins élevés). Nous ne pouvons le vérifier actuellement, l'annuaire de statistiques du commerce extérieur pour l'année 83 n'étant pas disponible.

ESPAGNE	78	79	80	81	82	83
Exportations en 1000 tonnes Produits les plus exportés	96 8A-9B-8C	108 8A-9B-9D	100 8A-9B-8C	108 8A-9B-8C	116 8A-9B-8C	128 8A-9B-9B
<u>Part de la route</u> en 1000 tonnes en % Produit le plus exporté % dans l'exportation du produit % dans le mode Part du Pavillon français en % en millier de tonnes Produit le + exporté	88 92 8A 94 32 51 45 8C (63%)	100 93 8A 97 27 50 50 8A (63%)	89 89 8A 94 23 50 45 8A (65%)	98 91 8A 93 26 46 45 8A (57%)	108 93 8A 97 24 44 48 9D (64%)	120 94 8A 97 23 48 58 8A (54%)
<u>Part du fer</u> en 1000 tonnes en % Produit le plus exporté % dans les exportations du produit % dans le mode	8 8 6A 35 24	8 7 6A 33 32	11 11 6A 35 26	10 9 4A 88 30	7 7 5A 39 79	8 6 4A 43 42

II.124. Les échanges avec l'Espagne

Les exportations vers l'Espagne ont augmenté de 33 % ces cinq dernières années et la route en a été la seule bénéficiaire. Le tonnage transporté par le Pavillon Français a crû de 29 %. Cependant sa part relative a baissé. Sur les produits les plus exportés, les produits chimiques de base, les "autres produits chimiques, les machines et articles métalliques" sont transportés à plus de 90 % par la route. L'ensemble des produits chimiques représente 47 % de nos exportations vers l'Espagne. Par rapport aux autres destinations, les articles manufacturés prennent une part moins importante.



Le Pavillon Français, bien placé pour les produits chimiques de base, de 1978 à 1980 avec 65 % du trafic routier, a perdu peu à peu de son importance pour n'atteindre en 1983 seulement 54 % du trafic routier.

II.2. REFLEXIONS ANNEXES

L'étude ne serait pas complète si l'on n'abordait pas les problèmes liés à la fois au cheminement des marchandises (y-a-t'il une différence importante entre le trafic "destination finale" ou en "transit" vers un même pays ?), à l'organisation des expéditions par route (comment évolue la répartition du trafic entre compte propre et autrui ?), à la santé des entreprises (combien d'entreprises se partagent le marché ? Leur nombre varie-t-il en fonction du tonnage à transporter ?), enfin, l'hypothèse du handicap pour le fret de retour est-elle vérifiée ?

II.21. Transit

Pour les six pays retenus, nous avons analysé le trafic, par produit et par mode, selon que le pays était un lieu de transit ou la destination finale. Les microfiches SITRAM ont servi de base à l'analyse.

Le tableau n° 6 montre l'importance du transit, en tonnes et en part du tonnage total passant ou destiné au pays.

TABLEAU N° 6

TRANSIT PAR RAPPORT AU TONNAGE TOTAL EN 83

	à l'exportation				à l'importation	
	total		par route		Total	
	en tonnes	en %	en tonnes	en %	en tonnes	en %
RFA	17.200	2,5	11.697	2,0	48.092	4,9
Italie	11.492	0,7	9.144	1,0	7.722	0,6
Belgique/Lux.	110.264	24,8	86.876	25,6	145.458	20,9
Pays-Bas	5.979	3,8	6.750	5,4	648	0,2
Royaume-Uni	5.784	2,7	5.197	2,7	12.857	12,1

Il en ressort qu'à l'exportation le transit vers l'Italie est négligeable par rapport aux exportations totales, seul le Bénélux présente un passage important, avec 110.264 tonnes en transit, soit 24,8 % des marchandises qui touchent son territoire. La part du transit effectué par la route représente le quart de ce qui y est expédié. Le transit à l'importation est légèrement moins important. Après vérification sur le nombre d'autorisations à temps accordées, pour 1983, la quasi totalité du transit belge concerne les Pays-Bas. Après vérification sur le nombre d'autorisation à temps accordées, pour 1983, la quasi totalité du transit belge concerne les Pays-Bas. On remarque le taux beaucoup plus important du transit dans le Royaume-Uni pour les produits importés en France qu'à l'exportation.

Les produits les plus concernés par le transit routier à l'exportation sont pour le Bénélux, les produits chimiques de base et les produits manufacturés. Le Pavillon Français effectue un pourcentage moindre dans les expéditions dans le cadre de première destination (71 %) contre 73 % dans le cadre de destination finale. Il faudra tenir compte de ces particularités dans la compréhension de l'organisation des filières d'expéditions et des problèmes éventuels des entreprises sur le plan administratif (douanes, correspondants à l'étranger).

II.22 Compte propre ou Compte d'autrui ?

Les quelques statistiques concernant la répartition entre compte propre et compte d'autrui ne sont pas cohérentes selon les époques. De plus elles n'existent pas régionalisées. Nous aurions voulu voir l'évolution de cette répartition depuis quelques années mais nous n'avons pu utiliser que les chiffres donnés par les bulletins diffusés par le département des statistiques des transports à partir des données SITRAM.

TABLEAU N° 7

REPARTITIONS DU TRAFIC (IMPORTATIONS PLUS EXPORTATIONS) POUR LA FRANCE ENTRE COMPTE PROPRE ET COMPTE D'AUTRUI

	1978		1981	
	en tonnes	en %	en tonnes	en %
Compte d'autrui	26 424 475	86,5	28 770 346	87,8
Compte propre	4 090 554	13,4	3 954 626	12,1
Autre	45 401	0,1	23 644	0,1
TOTAL	30 560 430	100	32 748 616	100

Contrairement à la tendance antérieure (données INSEE) depuis 1978 la répartition du trafic joue plutôt en faveur du transport pour compte d'autrui. Une enquête récente effectuée par le Laboratoire d'Economie des Transports (1) auprès d'une cinquantaine de chargeurs, a montré une préférence à confier les expéditions à des spécialistes plutôt que de développer dans l'entreprise un service transport trop coûteux. De plus, les entreprises qui possèdent un service transport ne l'utilisent pas toujours pour les exportations.

Cela représente un indicateur d'évolution du trafic routier dans le sens d'un développement positif à l'exportation dans lequel le Pavillon Français devrait prendre sa part.

(1) "les filières d'expédition" D. PATIER, J. PIHI

TABLEAU N° 8

DIFFERENCE ENTRE NOMBRE D'ENTREPRISES AYANT EFFECTUE DES VOYAGES
SOU MIS A L'AUTORISATION A TEMPS, ENTRE 82 ET 83
ET DU NOMBRE DE VOYAGES EFFECTUES SUR LA MEME PERIODE

	entreprises	Voyages
Italie	+ 11	+ 805
Grande-Bretagne	+ 6	+ 459
Belgique	+ 10	+ 487
RFA	- 20	Inconnu pour 82
Pays-Bas	0	- 12
Espagne	0	+ 406

Ainsi 11 entreprises de plus en 83 ont fait un nombre important de voyages vers l'Italie, six vers la Grande Bretagne. La répartition du nombre de voyages et du nombre d'entreprises les réalisant est moins favorable vers la Belgique. Il y a vraisemblablement un problème vers l'Allemagne et vers les Pays-Bas. Le même nombre d'entreprises (17) se sont réparties 406 voyages de plus en 83 vers l'Espagne soit en moyenne 24 voyages de plus par entreprise.

II.24. Le problème du fret de retour

Le tableau n° 9 présente la part relative du Pavillon Français à l'importation et l'exportation selon les pays. Si les échanges sont équilibrés entre la France et l'Italie et le Royaume-Uni, on voit un net déséquilibre vers les Pays-Bas, la R.F.A. et la Belgique et le Luxembourg. Assez paradoxalement, le Pavillon Français importe plus d'Espagne qu'il n'y exporte. C'est un phénomène récent puisque le déséquilibre s'est inversé en 81. En 1980, il assurait seulement 39 % des importations par route et 50 % des exportations.

Le fret de retour est donc un problème surtout pour la Belgique, la R.F.A. et les Pays-Bas.

TABLEAU N° 9

PART DU PAVILLON FRANCAIS EN 83 A L'IMPORT ET A L'EXPORT
(en %)

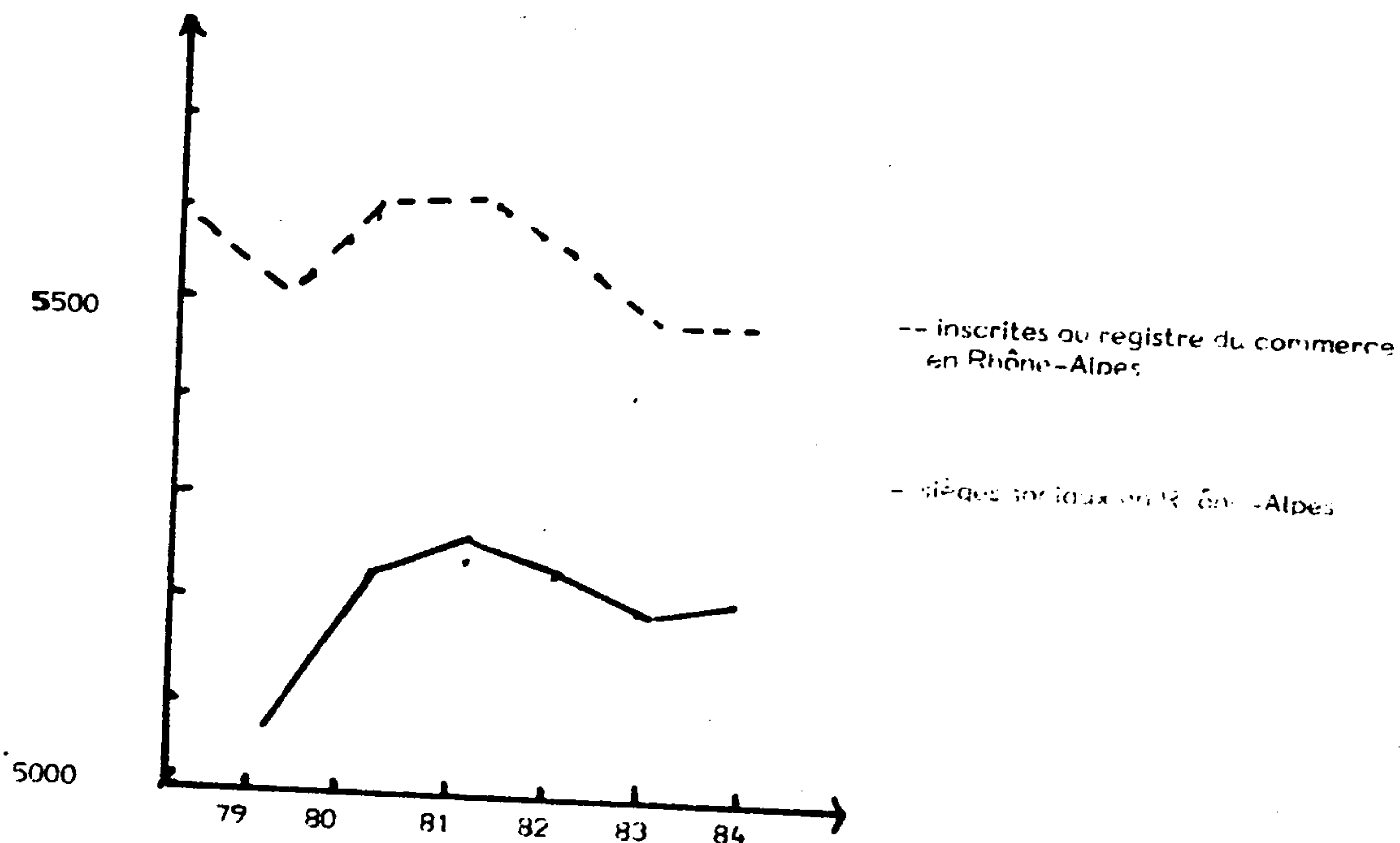
	Import	Export
Pays-Bas	44	56
Espagne	55	48
R.F.A.	49	69
Royaume-Uni	43	45 (81, non donné pour 82-83)
Italie	56	56
Belgique et Luxembourg	56	73

Sources : Microfiches SITRAM. % des tonnages transportés par route.

II.23 La santé des entreprises

Le graphique n° 6 montre l'évolution récente du nombre d'entreprises de transports inscrites au registre du commerce d'une part et du nombre d'entreprise de transport ayant leur siège social dans la région Rhône-Alpes.

GRAPHIQUE N° 6 : NOMBRE D'ENTREPRISES



Il apparaît dans l'un et l'autre cas une chute importante du nombre d'entreprises ayant une activité dans la région depuis 1981. Une légère reprise semble se dessiner pour 1984.

Les statistiques disponibles ne permettent pas de distinguer parmi ces entreprises celles qui font de l'international. On ne peut donc en conclure si celles qui vont à l'étranger sont plus touchées que les autres.

Les manifestations de l'hiver 83-84 n'ont montré au public qu'une partie des problèmes de la profession étaient bien liés aux difficultés rencontrées aux frontières. La deuxième partie de l'étude s'attachera à la compréhension de ce problème et à son incidence sur l'activité routière internationale.

Afin de se faire une idée de l'état de santé des entreprises de transport qui habituellement ont une activité importante à l'étranger, nous avons dénombré les entreprises ayant obtenu des autorisations en 82 et 83 (les années antérieures n'étant plus disponibles). Il en ressort la distribution suivante par pays :

Le tableau n° 10 présente la part du Pavillon Français dans les importations et exportations par produit tous pays confondus à partir de Rhône/Alpes pour 1983.

TABLEAU N° 10

PART DU PAVILLON FRANCAIS EN %

Produit	Import	Export
Produits agricoles animaux vivants	42	36
Denrées alimentaires et fourrage	67	53
Minéraux bruts ou manufacturés. % Mat. C	56	59
Produits chimiques de base	47	65
Autres produits chimiques	40	65
Matériel transport. Mat. agricole	66	56
Machine et articles métalliques	44	62
Autres articles manufacturés	40	65
Tous produits	51	59

Il en ressort que le Pavillon Français est pour l'ensemble des produits bien mieux placé à l'exportation qu'à l'importation. Toutefois pour les produits agricoles et animaux vivants, les denrées alimentaires et fourrages et le matériel de transport, sa participation est supérieure à l'importation qu'à l'exportation.

Par contre il se fait nettement distancer pour les produits chimiques, les machines et articles métalliques et autres articles manufacturés pour lesquels les entreprises de transport français devraient pouvoir mieux se placer.

CONCLUSION

Au terme de cette étude, nous avons pu repérer un certain nombre de faiblesses dans la participation du Pavillon Français au trafic routier international. L'interprétation des statistiques permet de déceler les éléments qui n'interviennent pas directement dans les difficultés des entreprises de transport, à savoir : les exportations à partir de Rhône/Alpes progressent, la concurrence inter-modale joue en faveur de la route, le Pavillon Français est bien présent dans le transport des produits les plus exportés et auprès de nos principaux clients ou fournisseurs. Mais certains problèmes apparaissent en particulier dans la concurrence internationale et principalement pour certains pays et quelques produits. Les statistiques ne peuvent tout expliquer. C'est pourquoi, nous avons prévu dans la deuxième phase de l'étude d'effectuer un certain nombre d'entretiens avec quelques dirigeants d'entreprises de transport routier. Nous essayerons alors de comprendre le fondement des faiblesses ici repérées en confrontant les résultats aux problèmes internes à l'entreprise, à ceux liés à la politique gouvernementale comme à ceux survenant à la faveur des franchissements de frontière. Les événements survenus durant l'hiver 83/84 ont montré, par l'ampleur des manifestations, que le mécontentement dépassait le cadre d'une simple constatation de baisse d'activité. Le malaise est donc profond.

Nous avons préparé, grâce à la collaboration de Monsieur NEDA à la D.R.E., une liste d'entreprises représentatives de l'activité routière existant entre Rhône/Alpes et chacun des pays étudiés :

6 entreprises ont été retenues pour les échanges avec les Pays-Bas ; à elles seules, elles effectuent 40 % des voyages réalisés par les 41 entreprises ayant obtenu des autorisations à temps en 83.

5 entreprises pour la R.F.A. (sur 68) qui assurent 38 % des voyages

6 entreprises pour la Belgique (sur 77) qui assurent 37 % des voyages

7 entreprises pour l'Espagne (sur 17) qui assurent 72 % des voyages

4 entreprises pour la Grande-Bretagne (sur 17) qui assurent 70 % des voyages

5 entreprises pour l'Italie (sur 58) qui assurent 37 % des voyages.

Un guide d'entretien est prêt. Il porte sur l'organisation générale de l'entreprise, sur son fonctionnement interne comme sur l'organisation des exportations, les problèmes rencontrés pour s'implanter à l'étranger, pour trouver du fret de retour, les difficultés administratives, les charges. Autant d'éléments indispensables à la compréhension du problème de la compétitivité du Pavillon Français dans l'activité du transport international à partir de la région Rhône/Alpes.

ANNEXES

Annexe 1

Nomenclature N.S.T. de marchandises (1970)

Niveaux chapitre - Section

(les différents niveaux sont : Chapitres (10) - Sections (19) - Groupes (52) - Positions (176))

CHAPITRE	SECTION
0 - Produits agricoles et animaux vivants	0 - Produits agricoles et animaux vivants
1 - Denrées alimentaires et fourrages	1 - Denrées alimentaires et fourrages
2 - Combustibles minéraux solides	2 - Combustibles minéraux solides
3 - Produits pétroliers	3-A - Produits pétroliers bruts 3-B - Produits pétroliers raffinés
4 - Minerais et déchets pour la métallurgie	4-A - Minerais ferreux et déchets pour la métallurgie 4-B - Minerais et déchets non ferreux
5 - Produits métallurgiques	5-A - Produits métallurgiques ferreux 5-B - Produits métallurgiques non ferreux
6 - Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	6-A - Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction 6-B - Matières premières pour l'industrie chimique
7 - Engrais	7 - Engrais
8 - Produits chimiques	8-A - Produits chimiques de base 8-B - Pâtes à papier et cellulose 8-C - Autres produits chimiques
9 - Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	9-A - Matériel de transport et matériel agricole 9-B - Machines et articles métalliques 9-C - Verre, faïence, porcelaine 9-D - Autres articles manufacturés

ANNEXE 2 : SOURCES STATISTIQUES ET BIBLIOGRAPHIQUES

- Transports de marchandises en région Rhône-Alpes - DRE
- Les transports routiers de marchandises effectués sur le territoire français par les véhicules étrangers 1978-1981
- Fichier des entreprises - DRE
- Annuaire du commerce extérieur de la France. Tableau général des transports-2 tonnes (Ministère de l'Economie des Finances et du Budget - Direction Générale des Douanes).
- Annuaire abrégé - Résultats du commerce extérieur de la France de 70 à 82. Import-Export
- Microfiches de la banque SITRAM. Statistiques douanières annuelles par pays et par années
- Annuaire des statistiques régionales de transports
- 'Etude de l'organisation de l'activité groupage / dégroupage en France". Rapport d'étude SAEF décembre 83
- Annuaire statistique des transports. Résultats 82
- INSEE. Les collections de l'INSEE. C.107. Comptes et planifications
- Fichier des autorisations au voyage et à temps. DRE
- Commerce extérieur de la région Rhône/Alpes. Chambre de Commerce de la région Rhône-Alpes. Résultats 82
- Les échos

TABLEAU N° 3 : EXPORTATION PAR PRODUIT, PAR MODE ET PAR ANNEE VERS TOUS LES PAYS A PARTIR DE LA REGION RHONE/ALPES
(en tonnes) - MICROFICHES SITRAM

	1977			1978			1979			1980						
	R	F	VN	TOTAL	R	F	VN	TOTAL	R	F	VN	TOTAL				
0	237 880	90 162	26 200	357 539	218 711	169 139	77 622	468 406	247 275	359 422	134 982	742 712	263 251	254 619	206 857	724978
1	278 324	91 365	17 944	387 742	315 700	84 893	7 253	408 049	328 431	111 773	9 516	450 084	362 358	127 153	13 251	502 961
6A	925 723	115 108		1 096 206	888 821	98 018	237	1 044 647	1 039 654	73 080		1 158 310	1 167 276	87 607		311 847
8A	399 537	211 283	7 619	618 544	410 853	238 694	11 654	661 261	473 877	244 474	4 623	723 084	432 639	219 957	4 973	657 631
8C	293 883	52 426	222	346 775	324 621	47 356	83	372 209	360 040	47 428		407 653	340 634	52 208		1 393 370
9A	113 188	23 300	19	136 841	112 362	27 127	55	139 973	129 999	21 658	54	152 296	145 629	27 605	224	173 697
9B	342 467	59 232	229	402 562	363 514	59 340	57	423 592	380 328	57 836	281	439 100	409 151	51 923	693	462 906
9D	265 453	33 960	44	299 849	270 032	32 614	21	304 323	318 076	26 678	753	345 982	322 785	20 228	2131	343 821
TOTAL TOUTS PRODUITS	295 234	1 382 723	58 021	4 810 876	3 334 560	1 535 666	103 873	5 039 695	3796 135	1 675 427	155 938	5681 148	3948 173	1529 017	228 398	5767 198

1981				1982				1983			
R	F	VN	TOTAL	R	F	VN	TOTAL	R	F	VN	TOTAL
335 915	301 356	194 122	831 848	349 544	296 700	90 284	736 760	364 686	252 312	17 904	636 000
399 453	120 849	15 223	535 787	413 294	115 197	16 580	545 437	403 842	121 729	18 133	544 499
1 186 931	77 382		1 306 796	1 397 220	65 724	2 320	1 714 245	2 182 495	67 100	1 749	2 490 107
445 104	187 407	22	632 558	455 177	174 332	3 452	633 422	485 992	190 115	1 833	678 035
338 052	34 136	24	372 463	358 230	40 416	151	398 941	381 943	42 438	15	424 491
153 339	28 736	932	184 231	165 453	17 938	45	183 978	129 448	11 709	33	141 770
401 761	40 890	7	443 305	374 063	28 175	552	403 508	397 820	28 167	46	426 545
335 419	12 553	119	348 908	345 793	11 869	804	358 939	383 483	11 161	31	395 328
4 094 838	1 529 837	210 530	5 892 569	4 368 198	1 435 649	115 094	6 171 024	5 271 132	1 346 491	40 549	6 903 025